

# 2010 Jahresbericht



# Jahresbericht





Kennzahlen Audi Hungaria		2010	2009	Veränderung in %
Motorenproduktion		1.648.030	1.383.909	19,1
Fahrzeugproduktion		38.541	32.603	18,2
Umsatz*	Mio. EUR	4.775	3.875	23,2
Bruttoinvestitionen	Mio. EUR	247	187	32,0
Mitarbeiter	31. 12.	6.138	5.624	9,1

\*nach IFRS International Financial Reporting Standard

2010

**Richárd Rozman**  
Personalwesen  
**Thomas Faustmann**  
Vorsitzender der Geschäftsleitung  
**Dr. Johannes Roscheck**  
Finanzen  
**Achim Heinfling**  
Produktion



d

Liebe Leserinnen und Leser,

das Jahr 2010 war für die Audi Hungaria besonders erfolgreich und von einem deutlichen Aufwärtstrend geprägt. Dank der attraktiven und technologisch effizienten Produktpalette hat sich unser Unternehmen sehr positiv entwickelt und eine deutliche Steigerung in der Automobil- und Motorenfertigung erreicht. Diese spiegelte sich in den Produktionszahlen wider: So haben wir in Győr 2010 insgesamt 1.648.030 Motoren und 38.541 Fahrzeuge gefertigt.

Highlight des vergangenen Jahres war in der Motorenfertigung – neben der erfolgreichen Einführung 16 neuer innovativer Motoren – die Realisierung des Motorenanlaufcenters. Der Einstieg in eine frühere Phase des Entwicklungsprozesses der Motoren sorgt für einen weiteren Wissenstransfer, Synergieeffekte sowie Produkt- und Prozessoptimierung. Internationale Preise wie der „Engine of the Year“ für den 2,5-Liter-R5-Motor haben unsere Technologiekompetenz im Motorenbau weiter unter Beweis gestellt.

Die Produktpalette wurde auch in der Fahrzeugfertigung erweitert. Der Audi RS3 Sportback ist bereits das vierte Automobil, das in Győr produziert wird. Darüber hinaus konnten wir in diesem Segment ein Jubiläum feiern: das 500.000. Fahrzeug. Eine halbe Million gefertigter Automobile ist ein bedeutender Meilenstein in der zwölfjährigen Geschichte der Fahrzeugproduktion der Audi Hungaria.

Im Győrer Werkzeugbau war das gesamte vergangene Geschäftsjahr von voller Kapazitätsauslastung geprägt. In diesem Segment werden bereits Karosserieteile für das sechste Audi Modell, den Audi RS 5, gefertigt. Unser Geschäftsfeld des Motorenentwicklungszentrums hat mit zahlreichen Optimierungen, beispielsweise durch Reibungsanalysen im Bereich Tribologie, zum Erfolg der Serienfertigung beigetragen.

2010 haben wir uns im Zeichen der Nachhaltigkeit vielfältig in den Bereichen Sport, Kultur und Soziales engagiert. Die Gründung der „Audi Hungaria Iskola“ ist hier besonders hervorzuheben, sie zeugt von langfristiger Verantwortung für junge Generationen. Das Bildungsinstitut bietet eine deutschsprachige Ausbildung für Kinder im Grundschulalter und zukünftig auch in der gymnasialen Stufe.

Im vergangenen Geschäftsjahr haben wir mit Optimismus und großer Flexibilität gehandelt und alle unsere Projekte erfolgreich umgesetzt. Die Prozessoptimierungen und Einsparmaßnahmen wurden 2010 wirkungsvoll weitergeführt. Auf dieser Grundlage setzen unsere Kunden und unsere Muttergesellschaft ihr Vertrauen in die Leistungsfähigkeit der Audi Hungaria. Dieses Vertrauen wird uns dabei unterstützen, die vor uns liegenden großen Herausforderungen zu meistern.

Audi wird in den nächsten Jahren rund 900 Millionen Euro in Győr investieren und die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. zu einem vollwertigen Automobilwerk ausbauen. Ab 2013 können bei Audi Hungaria jährlich 125.000 Autos vom Band laufen. Dies ist eine wirklich vielversprechende Weichenstellung für die Zukunft. Wir sehen dieser Aufgabe mit großem Respekt entgegen und sind uns bewusst, dass die Voraussetzungen für diesen Wachstumspfad in unseren Mitarbeitern liegen. Unsere engagierten, hochqualifizierten und leistungsstarken Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind der Garant für eine gelingende Zukunft. Mit der gesamten Belegschaft werden wir auch 2011 konsequent und flexibel handeln und die uns gestellten Aufgaben erfolgreich bewältigen. Auf unserem Weg in die Zukunft werden uns unsere Werte – Perfektion, Wirtschaftlichkeit, Kundenbegeisterung – leiten.

Zu diesen Werten wie auch zu den Themen Technologie, Design und Nachhaltigkeit bietet Ihnen unser diesjähriger Jahresbericht, liebe Leserinnen und Leser, abwechslungsreichen Lesestoff. Dazu haben wir interessante und herausragende Beispiele des Jahres 2010 aus dem Unternehmen und dem Land Ungarn für Sie ausgewählt.

Ich wünsche Ihnen eine unterhaltsame Lektüre!

Győr, im März 2011  
*Thomas Faustmann*  
Thomas Faustmann



**Frank Dreves**  
Vorsitzender der Aufsichtskommission  
der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., Vorstand  
Produktion der AUDI AG



# e

**Sehr geehrte Damen und Herren,**

ein spannendes und in jeder Hinsicht erfolgreiches Jahr 2010 liegt hinter uns. Wir haben im vergangenen Geschäftsjahr 1.092.400 Automobile an Kunden in der ganzen Welt ausgeliefert und damit eine neue Bestmarke für unser Unternehmen gesetzt. Unserem Ziel, weltweit die Premiummarke Nr. 1 zu werden, sind wir dadurch einen großen Schritt näher gekommen.

Zu diesen Ergebnissen hat unsere Tochtergesellschaft Audi Hungaria mit ihren effizienten Motoren, Automobilen, den Produkten aus dem Werkzeugbau, aber vor allem mit ihren motivierten und qualifizierten Mitarbeitern maßgeblich beigetragen. Das Unternehmen hat sich nach dem herausfordernden Jahr 2009 schnell erholt und für einen starken Aufschwung in der Produktion gesorgt: Wir haben die Stückzahlen erhöht und gleichzeitig neue Motorenvarianten und ein neues Fahrzeugmodell, den Audi RS 3 Sportback, in das Produktionsprogramm aufgenommen. 2010 liefen bereits der 19-millionste Motor sowie das 500.000. Automobil von den Fertigungslinien. In der Fahrzeugmontage ging mit dem RS 3 das vierte Modell in Produktion, und der 2,5-Liter-R5-Motor aus Győr wurde zum „International Engine of the Year“ gekürt.

Unsere Aktivitäten werden auch im Jahr 2011 ganz im Zeichen der Wachstumsstrategie von Audi stehen. Dabei ist die Mission, unsere Kunden weltweit zu begeistern. 2010 haben wir dafür die richtigen Weichen gestellt: Audi wird in den kommenden fünf Jahren rund 11,6 Milliarden Euro in seine Zukunft investieren. Dabei ist der Ausbau des Werkes in Győr ein wichtiger Meilenstein. Audi Hungaria hat sich mit ihrer über Jahre hinweg hervorragenden Leistung Vertrauen im Konzern erarbeitet und ist zu einem starken Familienmitglied geworden. Aber auch das Engagement und die Flexibilität der Győrer Belegschaft waren wichtige Faktoren bei der Entscheidung über die Investition von 900 Millionen Euro, mit der das Werk zu einer vollwertigen Automobilproduktion ausgebaut wird. Für diese beeindruckende Zukunftsperspektive braucht das Unternehmen weiterhin Einsatzbereitschaft, unternehmerisches Denken und Handeln. Ich bin zuversichtlich, dass die ungarische Mannschaft die Herausforderungen weiterhin mit der gleichen Leidenschaft, Loyalität und auch Motivation meistern wird, die sie bisher unter Beweis gestellt hat. Nur so können wir unsere ehrgeizige Zielsetzung gemeinsam erfüllen!

Ingolstadt, im März 2011

Frank Dreves

<b>Feinabstimmung</b>	<b>10</b>
Präzision im Orgelbau – außergewöhnliches Instrument im Palast der Künste.	
<b>Perfekter Einklang</b>	<b>14</b>
Thomas Faustmann, Geschäftsführer der Audi Hungaria, über die Geheimnisse der Perfektion.	
<b>Blitzschnelle Entscheidungen</b>	<b>18</b>
Teil des Feldes: Viktor Kassai, Fußballschiedsrichter.	
<b>Design: Illusion oder Rationalität?</b>	<b>22</b>
Eine Modedesignerin, ein Innenarchitekt und der neue Audi TT.	
<b>Energiequellen</b>	<b>30</b>
Interview mit Diana Ürge-Vorsatz, Nobelpreisträgerin für Klimaforschung.	
<b>Verhältnis zur Natur</b>	<b>33</b>
Ächim Heinfling, Geschäftsführer Produktion, über Umwelt und Verantwortung.	
<b>Fünfzylinder-Dynamik</b>	<b>34</b>
Neues Modell aus dem Audi Werk Győr: der RS3 Sportback.	
<b>Raum für Fortschritt</b>	<b>36</b>
Neue Epoche in Győr: Werkserweiterung und komplette Fahrzeugfertigung bis 2013.	
<b>Wir MACHen Zukunft</b>	<b>42</b>
Zu Besuch im neuen Motorenanlaufcenter der Audi Hungaria.	
<b>Hundert Prozent Natur</b>	<b>46</b>
Der Welterfolg eines Familienunternehmens: Ilcsi-Kräuter für die Schönheit.	
<b>Verantwortung über Generationen</b>	<b>50</b>
Richard Rozman, Geschäftsführer für Personalwesen, über Generationen und die Audi Familie.	
<b>Verkehrsregeln für die ganz Kleinen</b>	<b>52</b>
Ein „Sehr gut“ in der Schulung: Verkehrskurs für die Kleinen und deutsche Schule.	
<b>Aus der Vogelperspektive</b>	<b>56</b>
Bence Máté, BBC-Preisträger „Naturfotograf des Jahres“ in der Welt der seltenen Pflanzen und Tiere.	
<b>Das Abbild</b>	<b>64</b>
Gefühle und Werte: László Vass und die Vass-Collection.	
<b>Werte der Zukunft</b>	<b>69</b>
Dr. Johannes Roscheck, Geschäftsführer für Finanzen, über die Werte der Gegenwart und der Zukunft.	
<b>Finanzen</b>	<b>70</b>
Audi Hungaria in Zahlen.	



10



18



22



64



### Sándor Benkő

Bildender Künstler, Fotograf, Fachjournalist, Fachlehrer für Fotokunst. Weltweit begegnet man seinen Werken in Kunstgalerien, namhaften Fachzeitschriften und in den Büros der Generaldirektoren. Er hat bereits für zahlreiche multinationale Unternehmen fotografiert, für Audi Hungaria erstellt er schon seit mehr als zehn Jahren Image- und Produktfotos mit künstlerischem Anspruch.



### Lajos Busászky

Ehemaliger Chefredakteur des „Autómagazin“, zurzeit freiberuflicher Journalist. Gerne zieht er sich die Berufskleidung der Mitarbeiter an und nimmt die Werkzeuge selbst in die Hand, um zu erleben, was für eine meisterhafte Teamarbeit es ist, bis ein Motor in Győr entsteht. Diesmal war er in der Welt der Versuchsmotoren unterwegs, die sich mehr und mehr heimisch fühlen im ungarischen Audi Werk.

### György Szöllösi

Fußballjournalist, Redakteur, Chefredakteur der ungarischen Ausgabe des FourFourTwo Magazins. Er arbeitete für den „Nemzeti Sport“, den Ungarischen Fußballverband, für die UEFA, er war Berichterstatter bei zwei EM- und einem WM-Spiel. In unserer Ausgabe verfasste er einen Artikel über den weltberühmten ungarischen Schiedsrichter Viktor Kassai.



### Péter Bognár

Korrespondent der österreichischen Tageszeitung „Die Presse“ sowie der europäischen Presseschau „eurotopics“. Zusätzlich arbeitet er für die deutschsprachige Wochenzeitung „Budapester Zeitung“ als Mitarbeiter und Übersetzer. Er wurde in Wien geboren und lebt seit nunmehr neun Jahren in Ungarn.



# Feinabstimmung

Die Orgel des Budapester Palasts der Künste ist mehr als nur ein Instrument: Ihre schiere Größe lässt uns verstummen und versetzt uns in Staunen, ebenso ihre präzise Planung und Konstruktion. Und wenn sie erklingt, fühlen wir uns dem Himmel näher ...



Dank der zwei Spieltische können die Ventile der Orgel im Palast der Künste sowohl mechanisch als auch elektronisch bewegt werden.



# U

Um zu verstehen, worin die Besonderheit der Orgel im Palast der Künste (Müpa) liegt, schadet es nicht, einige grundlegende Tatsachen zu kennen, die diese Orgel außergewöhnlich machen und ihren Stellenwert unter den anderen ihr ähnlichen Instrumenten der Welt bestimmen. So gibt es zum Beispiel Orgeln, die nur zum Spielen von Musikstücken bestimmter Epochen geeignet sind, die Orgel des Müpa jedoch wurde so geplant und gestaltet, dass jedes einzelne Stück der gesamten Musikgeschichte auf ihr gespielt werden kann, ohne Ausnahme. Der Grund hierfür liegt in der Größe der Orgel: Praktisch jede Klangfarbe, die musikalisch vorstellbar ist, kann sie realisieren. Was das in Zahlen bedeutet? 92 Register, fünf Manuale und 6.804 Pfeifen, die durch die Luftzufuhr von vier Blasebalgen zum Erklingen gebracht werden. Die Zahlen erscheinen schon einem Laien gigantisch, doch sie werden erst richtig beeindruckend, wenn man sich klarmacht, welch unglaublicher Arbeitsaufwand, welche Planung, Materialmenge und schließlich Intonationszeit dahinterstehen.

Die Orgel scheint ein enorm kompliziertes Instrument zu sein und basiert doch auf einem einfachen Funktionsprinzip: Man braucht Luft, um sie zum Erklingen zu bringen, das heißt, sie funktioniert wie ein Blasinstrument. Aufgrund ihrer Größe benötigt sie natürlich eine beachtliche Menge an Luft – deren Zufuhr durch die Motoren gesichert wird, deren Leistung bis zu 100 Kubikmeter pro Minute erreicht. Die Luft gelangt durch Windkanäle in das Balgsystem und von dort in den unteren Teil der Windladen, wo über das Ventilsystem reguliert werden kann, auf welche Pfeife die Luft gelenkt wird.

Der obere Spieltisch funktioniert mechanisch, während der untere dann genutzt wird, wenn auch der Organist auf der Bühne Platz nehmen soll – in diesem Fall kommen die Orgelmagnete ins Spiel.

Die spannendsten und sehenswertesten Teile der Orgel sind ohne Zweifel die aus Holz und Zinn

„Die fünf Manuale und das Pedal bedeuten laienhaft ausgedrückt sechs kleine Orgeln, deren Zusammenklang die unendliche Variation der unterschiedlichen Klänge ermöglicht. So können sämtliche Orgelwerke der Musikgeschichte gespielt werden.“

erstellten Pfeifen, die auf unterschiedlichen Tonhöhen und -farben erklingen können.

Pfeifen gleicher Klangfarben werden in Registern zusammengefasst. Die 92 Register der Orgel im Müpa werden mithilfe der Manuale auf dem

Spieltisch, das heißt mit der Klaviatur zum Erklingen gebracht. Die fünf Manuale und das Pedal bedeuten laienhaft ausgedrückt sechs kleine Orgeln, deren Zusammenklang die unendliche Variation der unterschiedlichen Klänge ermöglicht. So können sämtliche Orgelwerke der Musikgeschichte gespielt werden.

Ein wichtiger Aspekt darf jedoch nicht unerwähnt bleiben: die künstlerische Freiheit, durch die das ansonsten leblose Instrument erst eine Seele eingehaucht bekommt. Jeder Organist spielt ein bestimmtes Stück nach seiner individuellen Auffassung, sodass für jeden Orgelspieler wieder andere Einstellungen nötig sind – was bei dieser Orgel jedoch problemlos möglich ist. Mittels Computersteuerung können individuelle Einstellungen auf einem Datenträger gespeichert werden, sodass sie dem Künstler weiter zur Verfügung stehen. Das sichere Speichern der Klangfarbeneinstellungen ist auch deshalb besonders wichtig, da der Organist für das Ein-

## Nationaler Béla Bartók-Konzertsaal

Mit fachkundiger Unterstützung der amerikanischen Artec Consulting Inc. unter der Leitung von Russell Johnson entstand die einzigartige Akustik dieses Raumes. Nach dem Vorbild gotischer Kathedralen ermöglicht der Konzertsaal in seinen Ausmaßen von 25 Metern Höhe und Breite sowie einer Länge von 52 Metern mit seinen beweglichen Erweiterungen drei unterschiedliche Bühnengrößen und den Ausbau der Orchestergräben. Die großen Türen der an den Seitenwänden befestigten Schallkammern und die von György Jovánovics entworfenen farbigen Raumplastiken tragen ihren Teil zur Perfektion der Akustik bei. Zudem reduzieren Akustikvorhänge den Nachklang auf weniger als eine Sekunde, sodass der Saal auch als Tonstudio fungieren kann.

Die Tasten sind mit den Ventilen über die sogenannte Traktur verbunden – diese dünne Konstruktion aus Tannenholzplatten erreicht bei der Orgel des Müpa eine Länge von zweieinhalb Kilometern.



### László Fassang

Seit seinem 13. Lebensjahr spielt er Orgel und erwarb 1998 sein Diplom an der Franz-Liszt-Musikakademie in Budapest. Im Jahre 2000 gab László Fassang während eines einjährigen Forschungsjahres in Japan Konzerte und Meisterkurse und nahm seine erste CD auf der Kern-Orgel des Konzertsaals in Sapporo auf. 2003 schloss er sein Studium am Pariser Conservatoire National Supérieur de Musique im Fach Konzertorgel und Orgelimprovisation ab und ist seit 2004 Gastdozent im Fach Improvisation an der Musikhochschule in San Sebastián und seit 2008 Assistenzprofessor an der Franz-Liszt-Musikakademie. Seit 2006 hat Fassang die künstlerische Leitung der Orgelkonzerte des Palasts der Künste in Budapest inne. Er erhielt zahlreiche Auszeichnungen.

stellen der Klangfarben vor einem Konzert mindestens sechs bis acht Stunden benötigt.

### Für die Ewigkeit bestimmt

Grundsätzlich wird zwischen Kirchen- und Konzertorgeln unterschieden. Die Konzertorgel des Palasts der Künste ist das Ergebnis der Zusammenarbeit eines internationalen Teams und kann es ohne Weiteres aufnehmen mit anderen Konzertorgeln der Welt.

Die Planungs- und Durchführungsarbeiten sind ein Gemeinschaftswerk der Werkstätte für Orgelbau Mühleisen in Leonberg und der Orgelbau-Manufaktur in Pécs. Die beiden Unternehmen sind darauf spezialisiert, auch ganz individuelle Anfor-

„Der Prozess der Intonation nahm mehr als ein halbes Jahr tägliche Arbeit in Anspruch. Während dieser Zeit wurde jede der beinahe 7.000 Pfeifen einzeln eingestellt.“

derungen zu realisieren. Jedes Instrument, das ihre Werkstatt verlässt, wird mit speziellen Einstellungen hergestellt, die die vorhandenen Räumlichkeiten bzw. die besonderen Gegebenheiten der Raumakustik berücksichtigen. Dazu hat der mit 26 Fachleuten zusammenarbeitende Orgelbaumeister Konrad Mühleisen eine Software

entwickelt, mit der die Luftnutzung im gegebenen Raum noch präziser als bisher bestimmt werden kann. Für jede einzelne Orgel wird ein individuelles Luftsystem geplant und umgesetzt, sodass die fertige Orgel an ihrem Standort auf optimale Weise erklingen kann. Der überwältigende Klang der Orgel im Nationalen Béla-Bartók-Konzertsaal des Müpa, der auch in Fachkreisen große Anerkennung findet, ist dieser unglaublichen Präzision zu verdanken.

Jede Nacht arbeiteten die Orgelbauer in dem bereits eröffneten und in Betrieb genommenen Konzertsaal an der Orgel, deren Fassade intakt bleiben musste, damit die vorhandene Akustik des Raumes nicht zerstört wurde. In die 12,5 Meter breite, fünf Meter tiefe und 13 Meter hohe Kammer wurden mit einer speziellen Hebetechnik die 30 Holzpfeifen eingesetzt, die die hintere Fassade der Orgel bilden und für deren größte Pfeife etwa ein Kubikmeter Tannenholz verarbeitet wurde.



Je größer die Pfeife, desto tiefer ihr Ton – die größte Orgelpfeife im Müpa ist zehn Meter, die kleinsten sind nur wenige Zentimeter lang.

Die Intonation, das heißt die letzte Feinabstimmung der Pfeifen beaufsichtigte der Orgelvirtuose László Fassang, der nicht nur Mitglied der Fachjury war, die die Ausschreibungsbewerbungen prüfte, sondern danach auch – zusammen mit dem Orgelkünstler István Baróti – als Fachmann am Orgelbau beteiligt war. „Der Prozess der Intonation nahm mehr als ein halbes Jahr tagtägliche Arbeit in Anspruch. Während dieser Zeit wurde jede der beinahe 7.000 Pfeifen einzeln eingestellt, wobei wir gleichzeitig beachten mussten, dass ihr Ton mit den anderen Pfeifen und der Raumakustik ins Gleichgewicht gerät. So entstand der endgültige Klang der Orgel; doch dieses gewaltige Instrument erfordert auch vor Konzerten ein regelmäßiges drei- bis vierstündiges Stimmen“, erklärt László Fassang und fügt hinzu: „Dank der präzisen Planung und Durchführung müssen die Orgelpfeifen im Prinzip erst nach mehreren Jahrhunderten ausgetauscht werden.“

Der Béla-Bartók-Konzertsaal und seine überwältigende Orgel haben etwas mit den hier erklingenden Musikstücken gemein – sie sind für die Ewigkeit bestimmt.



# Perfekter Einklang



Mitarbeiter der Audi Hungaria: Nóra Angyal, Balász Rónaszéki und Ákos Magyar

**Thomas Faustmann**  
Vorsitzender der Geschäftsleitung  
der Audi Hungaria

hungen und für den Betrieb eines Unternehmens zutrifft. Die Schaffenskraft der Natur ist grenzenlos. Die uneingeschränkten Energien, diese unendliche Vielfältigkeit ist Ursprung unzählbarer Erscheinungen und unwiederholbarer Wunder, die der Mensch niemals perfekter erschaffen könnte. Es gibt aber in unserer Welt auch solche Schöpfungen, die eindeutig durch des Menschen Geisteskraft und Kreativität entstehen. Sachkenntnis, Ausdauer und persönliche Identifikation sind nötig, um Perfektion zu erreichen. Das Wichtigste jedoch ist das permanente Streben nach der Perfektion, was hohe persönliche Standards und Organisation voraussetzt.

Danach streben wir bei Audi Hungaria Tag für Tag. Das stete Streben nach Perfektion ist ein Grundprinzip, das unser Verhalten und unser

„In der Zukunft entwickelt sich unser Unternehmen zu einem Werk, das den gesamten Produktionsablauf abdeckt.“

Handeln bestimmt. Die Mitglieder des Unternehmensmanagements spielen eine entscheidende Rolle, inwieweit unsere Mitarbeiter dieses Prinzip verinnerlichen. Die Bestimmung unserer Strategie gehört mit zu meinen Aufgaben, die stets im Einklang mit der Strategie unseres Mutterkonzerns steht. Nach dem Bestimmen der Strategieziele erfordert die Umsetzung derselben außerordentliche Aufmerksamkeit. Genauso wie die Feinabstimmung der Orgel-

Als Grundidee der Realisierung unseres Motorenanlaufcenters diene ebenfalls die Perfektion. Nämlich die Perfektion der Anlaufqualität unserer Motoren. Diese erreichen wir durch die räumliche Zusammenarbeit von Entwicklung, Planung, Qualitätssicherung, Logistik und Produktion. Im neuen Motorenanlaufcenter wird die bei der Audi Hungaria über 17 Jahre gesammelte Erfahrung für die Motorenentwicklung genutzt.

Es ist zugleich eine große Freude und Bestätigung unserer Arbeit, dass unser Mutterkonzern in seiner Wachstumsstrategie auf uns zählt. In der Zukunft entwickelt sich unsere Fahrzeugfertigung von der

pfeifen eine unerlässliche Arbeit ist, bemühe ich mich Tag für Tag darum, dass meine unmittelbaren Mitarbeiter ihre Arbeit nach unseren Leitprinzipien verrichten. Unser Ziel ist es, unsere Kunden durch hervorragende Qualitätsprodukte zu gewinnen und zu begeistern. Das Streben nach Perfektion war bisher und wird auch in Zukunft präsent sein, nicht nur für unsere Produkte, sondern auch für unsere Produktionstechnologien, -abläufe und -strukturen.

Einige gute Beispiele hierfür sind unsere Ergebnisse, die wir durch die Optimierung der Materiallieferung und die Bestandsreduzierung erreicht haben.

In der Fahrzeugproduktion konnten wir mit dem Audi RS 3 Sportback im vergangenen Jahr die Produktion des nunmehr vierten Modells beginnen. Dafür, dass vier Modelle zugleich auf einer Produktionslinie montiert werden können, denn sowohl der Audi TT Coupé und der TT Roadster als auch das Audi A3 Cabriolet werden hier produziert, sind besonders der Zeitplan und die Abstimmung in der Montage von größter Bedeutung. Denn die vier Fahrzeugmodelle erfordern jeweils unterschiedliche Montagezeiten.

Montage zum Gesamtprozess mit Presswerk, Karosseriebau, Lackiererei und Endmontage. Der Ausbau der Kapazität auf bis zu 125.000 Fahrzeuge im Jahr erfordert die Schaffung von mindestens 1.800 neuen Arbeitsplätzen. Wir legen großen Wert darauf, dass unsere zukünftigen Mitarbeiter neben der fachlichen Ausbildung auch die Unternehmenswerte kennenlernen, denn nur durch das gemeinsame Mitdenken können wir in Zukunft erfolgreich sein. Nur organisiert und aufeinander abgestimmt können wir die Herausforderungen der Wachstumsstrategie realisieren. Mit der erfolgreichen Realisierung der Investition leistet die Audi Hungaria ihren Beitrag zur Erreichung der strategischen Ziele der AUDI AG.

Wir sind gut vorbereitet! Seit mehr als einem Jahr arbeitet ein Projektteam aus Győrer und Ingolstädter Kollegen intensiv an der Vorbereitung der Werkserweiterung in Győr. Nach erfolgreichem Abschluss der Vorbereitungsphase befinden wir uns nun in einem noch intensiveren Abschnitt, denn ein detaillierter, genau ausgearbeiteter Plan ist nicht nur für den Bau nötig, sondern unter anderem für die Umsetzung unserer Personalstrategie, die hiermit verbundene Ausbildung, den Ausbau der Infrastruktur oder auch den Aufbau des Zuliefererparks. All dies wird aufeinander abgestimmt und genau geplant durchgeführt. Uns stehen gut zwei Jahre zur Verfügung, um die Produktionshallen aufzubauen, die Transportwege zu erweitern, die Verbindungen für die Transportlogistik zu optimieren, uns mit den Zulieferern zu einigen. Wir wollen unsere zukünftigen Mitarbeiter so weit ausbilden, dass sie über das nötige Fachwissen verfügen und einsatzfähig zur Verfügung stehen. Wenn dann pünktlich die neuen Fahrzeuge in bester Audi Qualität unsere Werkshallen verlassen, dann können wir sagen: „Unser Streben nach Perfektion war erfolgreich!“



Perfektion ist nicht dann erreicht, wenn man nichts mehr hinzufügen, sondern wenn man nichts mehr weglassen kann“, schrieb Antoine de Saint-Exupéry. Ich halte dies für einen ewig gültigen Gedanken. Der, auf unterschiedliche Art, für die Musik, die Natur, die Architektur, die menschlichen Bezie-

# NEWS

05.03.2010

## RS 5 Karosserieteile aus Győr

Die Produktpalette des 2005 gegründeten Audi Hungaria Werkzeugbaus hat sich erweitert: Mittlerweile werden auch Karosserieteile des Audi RS 5 hier hergestellt. Dank einer Investition von mehr als 2,7 Milliarden Forint (10 Millionen Euro) in die Entwicklung spielt das Unternehmen in Győr eine noch wichtigere Rolle im Fertigungsprozess. Die für die Herstellung nötigen Presswerkzeuge produziert der Werkzeugbau in erster Linie direkt vor Ort. Die neuen Seitenwände des RS 5, die Kotflügel und die Heckklappe werden im Werkzeugbau gepresst und mit einer 3-D-Lasereinrichtung geschnitten, im Falle der Heckklappe führt Audi Hungaria sogar den gesamten Qualitätssicherungsprozess durch.



01.03.2010

## Motorenanlaufcenter

Das Motorenanlaufcenter wurde mit einer Investition von 55 Millionen Forint (200.000 Euro) realisiert und beschäftigt 40 Mitarbeiter. Mit dieser Bereicherung ihres Portfolios kann die Audi Hungaria ihren Service weiter ausbauen. Neben der Produktion von Serienmotoren geschieht nun auch die Analyse und Montage von Versuchsmotoren im Győrer Werk. So werden Prototypen von Motoren hergestellt, an deren Planung und Entwicklung auch Mitarbeiter aus dem Centrum, darunter 17 speziell ausgebildete Ingenieure, beteiligt waren. Die besondere Ausbildung dieser Mitarbeiter fand an den Audi Standorten Ingolstadt und Neckarsulm statt.



22.01.2010

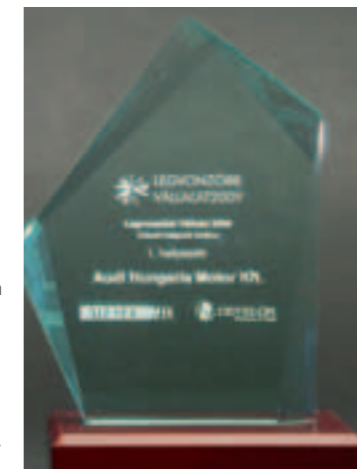
## 17 Jahre, 18 Millionen Motoren

Einer der für den italienischen Markt gebauten Audi A3 Sportback kann stolz sein: Sein 1,6-Liter-Vierzylinder-Dieselmotor mit Common-Rail-Einspritztechnik ist der 18-millionste in Győr produzierte Motor! Das 77 kW (105 PS) starke Aggregat – von dem bis jetzt 45.000 Stück die Produktionsbänder von Audi Hungaria verlassen haben – zeugt mit seiner Jubiläumsseriennummer von einer besonderen Leistung. Seit der Gründung von Audi Hungaria sind gerade einmal 17 Jahre vergangen – so können die Mitarbeiter der Produktion in Győr mit Recht stolz sein auf das in weniger als zwei Jahrzehnten erreichte Ergebnis.

08.03.2010

## Audi erneut attraktivster Arbeitgeber

Das AIESEC Develop Ranking wählt jedes Jahr den „attraktivsten Arbeitgeber“, basierend auf der Befragung von 5.000 Hochschulabsolventen. Nach der Umfrage der internationalen Organisation erlangte erneut Audi Hungaria diese Auszeichnung, unter anderem dank des „Top Talent“-Programms, in dessen Rahmen das Unternehmen die zehn besten Absolventen mit Ingenieurdiplom auswählte. Das Unternehmen in Győr bietet zahlreiche Beschäftigungsmöglichkeiten im Bereich der Motorenentwicklung, des Werkzeugbaus, der Qualitätssicherung, der Produktion und der Logistik und bot im vergangenen Jahr 280 Praktikumsstellen an.



10.04.2010

## „Ein Baum für die Zukunft“

Zusammen mit der Westungarischen Universität realisierte Audi Hungaria zur Unterstützung der Artenvielfalt eine Baumpflanzaktion auf dem Werksgelände. Im Rahmen der Anpflanzung nach wissenschaftlichen Gesichtspunkten pflanzten die Manager der Audi Hungaria mehr als 160 Laub- und Nadelbäume mit Wurzelbällen auf ihrem Werksgelände und konnten mit persönlichen Namensschildern zeigen, welchen Setzling sie eigenhändig in die Erde gebracht hatten. Die Aktion wurde auch nach der Anpflanzung am 10. April fortgesetzt. Seitdem sind die Grünflächen des Werks durch Sträucher noch farbiger geworden.





# Blitzschnelle Entscheidungen gefragt

Nicht nur die Sportler, auch die Schiedsrichter träumen den olympischen Traum. Für Viktor Kassai wurde der Traum Wirklichkeit: Beim Fußballturnier im Rahmen der Olympischen Spiele 2008 in Peking leitete er das Finalspiel, und 2010 piff er das Halbfinale der Fußballweltmeisterschaft in Südafrika.

# I

In aller Frühe trugen die Mannschaften von Nigeria und Argentinien während der Olympischen Spiele 2008 in Peking das Fußballfinale aus – im legendären „Vogelnest“. Zu diesem Zeitpunkt war die Kunde vom neuen ungarischen FIFA-Schiedsrichter Viktor Kassai noch nicht über die Fachwelt hinausgelangt. Dabei hatte Kassai erreicht, was noch keinem ungarischen Schiedsrichter vor ihm gelungen war – auch nicht seinen weltberühmten Vorgängern Károly Palotai und Sándor Puhl: Das Schiedsrichter-Trio aus Viktor Kassai, Tibor Vámos und Gábor Erős konnte als erstes ungarisches Team ein olympisches Finale leiten! Allerdings blieb dieses Spiel der breiten ungarischen Öffentlichkeit größtenteils verborgen. Nicht so jedoch das WM-Halbfinalspiel Spanien gegen Deutschland im Sommer 2010!

sche Fußballstolz der südafrikanischen WM zu sehen: der entschlossen-energisches Fußballschiedsrichter Viktor Kassai, der unter den Augen der Weltöffentlichkeit das Spiel der zwei Starmannschaften, um es im Fachjargon auszudrücken, „ohne Karte“ leitete. Ohne Karte – also ohne dass der 34-jährige Unparteiische einem Spieler eine gelbe oder rote Karte zeigen musste. Dabei kann natürlich auch das Fairplay der Mannschaften eine Rolle gespielt haben. Doch

„Seitdem bei den Topspielen mehrere Dutzend Kameras die kleinsten Details beobachten, wiederholen und vergrößern, ist die Verantwortung der Spielleiter weiter gestiegen“

in der Welt der Schiedsrichter bedeutet es viel und zeugt von Respekt und Selbstbewusstsein, wenn der Referee Ordnung auf dem Spielfeld halten kann, ohne mit dem Einsatz der farbigen Karten Verwarnungen oder gar Platzverweise aussprechen zu müssen. Im Halbfinale der Fußball-WM, das Spanien mit 1:0 gewann, waren die Entscheidungen des neuen ungarischen Starschiedsrichters allseits akzeptiert, Kassai stellte seine herausragenden Fähigkeiten, seinen Fleiß, seine Verbundenheit mit dem Sport und seine Genauigkeit glänzend unter Beweis.

## Ein Starschiedsrichter wird geboren

Auf unzähligen Fernsehbildschirmen und Großbildleinwänden im ganzen Land war der ungarische



Audi Cup – Viktor Kassai war der Schiedsrichter beim ersten Spiel des Audi Cup Finale 2010 in Győr



### Die zehn prestigeträchtigsten Spiele von Viktor Kassai

- Deutschland – Spanien (0-1), Halbfinale der Weltmeisterschaft 2010
- USA – Ghana (1-2), Achtelfinale der Weltmeisterschaft 2010
- Mexiko – Uruguay (0-1), Gruppenspiel der Weltmeisterschaft 2010
- Brasilien – Nordkorea (2-1), Gruppenspiel der Weltmeisterschaft 2010
- Bahrain – Neuseeland (0-0), WM-Qualifikation 2009
- Manchester United – VFL Wolfsburg (2-1), Champions League 2009
- Nigeria – Argentinien (0-1), Olympia-Finale 2008
- FC Getafe – Benfica Lissabon (1-0), UEFA-Cup 2008
- Frankreich – Litauen (2-0), EM-Qualifikation 2007
- Portugal – England (1-1), Freundschaftsspiel 2004

Bereits Viktor Kassais Vater war Schiedsrichter, er erzog seinen Sohn als aktiven Sportmenschen, der bereits sehr jung, im Alter von 15 Jahren, in die Fußstapfen seines Vaters trat und als Schiedsrichter in niedrigeren Ligen zum Einsatz kam.

### „Wir träumen weiter“

In der internationalen Fußballwelt werden die Schiedsrichter ähnlich verehrt wie die Fußballer; die stetig wachsenden physischen und theoretischen Anforderungen und die sinkende Altersgrenze führen auch bei den Unparteiischen zu mehr Professi-

onalität. Einige Referees bestreiten damit ihren Lebensunterhalt, doch aufgrund des hohen Verletzungsrisikos ist es gewagt, alles auf eine Karte zu setzen. Daher hat beinahe jeder FIFA-Schiedsrichter noch einen zivilen Beruf, auch wenn er diesen in der Regel der Karriere als Schiedsrichter unterordnet. Denn das Training, die Trainingslager, die internationalen Fortbildungen, ausländischen Turniere und Wettbewerbe erlauben ihm kaum einen beruflichen Aufstieg, obgleich der Großteil der Unternehmen stolz darauf ist, einen angesehenen Fußballschiedsrichter zu ihren Angestellten zu zählen.

Heute erfährt ein Schiedsrichter oft erst 48 Stunden vor dem Spiel, wo er eingesetzt wird, wohin also die Reise geht – nach Barcelona, Amsterdam, London oder eben nach Moskau. Dementsprechend spannend ist die Aufgabe eines FIFA-Schiedsrichters und fordert zugleich außerordentliche Konzentration und Vorbereitung. Und sehr oft ist die Aufgabe alles andere als dankbar, hängen doch von einem Urteil – oder gar einer Fehlentscheidung – Karrieren, millionenfache Vermögen und das Glück ganzer Nationen ab. „Seitdem bei den Topspielen mehrere Dutzend Kameras die kleinsten Details beobachten, wiederholen und vergrößern, ist die Verantwortung der Spielleiter weiter gestiegen“, erklärt Viktor Kassai. „Die Aufmerksamkeit darf nicht eine Sekunde nachlassen. Neben der Regelkenntnis und dem

Laufpensum, das oft das der Spieler übersteigt, ist die größte Herausforderung die ständige Konzentration. Denn über 90, nicht selten sogar 120 Minuten müssen die Schiedsrichter sich konzentrieren; unsere Konzentration darf auch dann nicht nachlassen, wenn die Spieler schon müde sind, denn bei uns würde ein Sekundenbruchteil Unaufmerksamkeit zu großen Fehlern führen. Und bei uns gibt es keine Möglichkeit zur Korrektur ...“

Fehler, von denen es auch während der Weltmeisterschaft im Sommer einige gab – doch sind sie mit den Namen anderer Schiedsrichter verbunden. Der großen Enttäuschung zum Trotz beurteilten die Abschied nehmenden deutschen Spieler im Halbfinale die Entscheidungen des ungarischen Schiedsrichterteams als korrekt und gerecht. Viktor Kassai entscheidet dabei nicht allein, sondern bildet mit seinen Assistenten ein eingespieltes Team. Sie machen immer wieder deutlich, wie viel das gegenseitige Vertrauen in den gemeinsam geleiteten und beurteilten Spielen bedeutet. „Den Erfolg der vergangenen Jahre hätten wir alleine, ohne das Team mit Tibi Vámos und Gábor Erős, niemals erreichen können“, unterstreicht Kassai. „Wir kennen die Gedanken des anderen und selbstverständlich vertrauen wir einander blind; ich akzeptiere die Entscheidung der Kolle-

„Hängen doch von einem Urteil – oder gar einer Fehlentscheidung – Karrieren, millionenfache Vermögen und das Glück ganzer Nationen ab“

gen, wenn ich mich in gewissen Situationen nur auf sie verlassen kann.“

Auf die Frage, welcher Spieler ihm bei der WM aus der Sicht der Fans am besten gefallen hat, antwortet Kassai: „Es ist ein Riesenerlebnis, mit den Brasilianern zu arbeiten. Sie sind ballsicher, ihre Abwehr ist respekteinflößend, die Technik des Mittelfeldes ist brillant, ihre Stürmer sind lebensgefährlich. Die Technik von Kaká ist einzigartig. Bastian Schweinsteiger schätze ich auch sehr, da er ohne Regelwidrigkeit das WM-Halbfinale gespielt hat.“



Viktor Kassai ist der erste Ungar, der ein olympisches Finale leitete.

Heute kennen und respektieren auch die größten Weltstars den ungarischen Topschiedsrichter und selbstverständlich vertrauen ihm die FIFA und die UEFA jedes Spiel gleich welchen Schwierigkeitsgrades an. Kassai erkämpfte sich nach den niveauvollen, doch relativ „glatten“ WM-Spielen Brasilien – Nordkorea (2:1) und Uruguay – Mexiko (1:0) den Respekt der gesamten Branche durch das dramatische Achtelfinalspiel Ghana – USA, das Ghana erst in der Verlängerung mit 2:1 für sich entscheiden konnte. Damals erhielt ein Freund eine Nachricht von einem südafrikanischen FIFA-Handy mit der Vorwahl 27: *Danke für die Glückwünsche, jetzt ruhen wir uns etwas aus und dann träumen wir weiter...*

Und der Traum war noch nicht zu Ende geträumt: Kassai, Vámos und Erős wurden für eines der meistgesehenen und niveauvollsten Spiele der WM ausgewählt, das Halbfinale Deutschland gegen Spanien. Damit wurde Kassai auf einen Schlag bekannt und die Zahl der Neuanmeldungen für die Schiedsrichterkurse des ungarischen Fußballverbands stieg um ein Vielfaches.

Viktor Kassai kann nach diesem fantastischen Jahr 2010 nun weitere zehn Jahre seine Traumfäden spinnen, denn so viel Zeit bleibt ihm noch, bis er mit 45 Jahren die internationale Altersgrenze für Schiedsrichter erreicht. Seit sieben Jahren ist Kassai FIFA-Schiedsrichter und hat mehr als 60 internationale Spiele gepfiffen – und er ist der erste Ungar, der ein olympisches Finale leitete. Vielleicht wird er auch derjenige sein, der als erster Ungar das Finale einer Europameisterschaft führt? Dazu hat er 2012, 2016 und 2020 noch die Gelegenheit ...

# Design

## Illusion oder Rationalität?

Im westlichen Kulturkreis des 21. Jahrhunderts ist die Kreativität beinahe ein mystischer Begriff, dennoch haben wir immer mehr das Gefühl, dass man ohne die Entstaubung der alten Ideen der Welt kaum noch etwas Neues zeigen kann. Doch zu unserem großen Glück gibt es immer wieder Menschen, die in der Lage sind, uns zu beweisen, dass wir uns geirrt haben.

# W

Wie die zufällige Begegnung einer Nähmaschine und eines Regenschirms auf einem Seziertisch – fallen mir unwillkürlich die Worte aus Comte de Lautréamonts Werk „Die Gesänge des Maldoror“ ein, die großen Einfluss auf die Avantgardebewegung nahmen, während ich im Geiste versuche die Punkte zu finden, die einen Architekten, eine Modedesignerin und ein Auto verbinden könnten. Die Art, in Formen zu denken, das Austoben kreativer Energien, die kompromisslose, eigene Beziehung zur Schönheit und die greifbare Realisierung der Gedanken über die Pläne hinaus – all das trifft auf sie gemeinsam

Von Kindheit an waren sie von einer inspirierenden visuellen Kultur umgeben, die bestimmend war für ihren beruflichen Lebensweg. Die Designerin Dóra Abodi und der Architekt und Innenarchitekt András Göde erscheinen mit einem neuen Audi TT zum Fotoshooting. Beide (sogar alle drei ...) haben



## Dóra Abodi

Zunächst schloss sie ihr Jurastudium an der Universität ELTE in Budapest ab, anschließend erwarb sie 2008 ihr Diplom an der Pariser Kunst- und Designakademie Mod'Art International. Noch im selben Jahr gründete sie ihre eigene Modemarke, Dóra Abodi. Im Jahre 2009 war sie als einzige ungarische Modedesignerin mit einer eigenen Kollektion auf der New Yorker Fashion Week vertreten. 2010 wurde sie zur Designerin des Jahres gewählt.

und auch einzeln zu. Und noch mehr: die vererbte, wissensbasierte, stets zur Erneuerung fähige Sichtweise, die ihnen eine stete Quelle der Inspiration ist.

### Eine Comicheldin – ohne Superschlitten

Jeder lebt und arbeitet auf seine Art, aber beide sind in Designerfamilien hineingeboren worden.

eine Verbindung zu Győr, denn sie haben Jahre in dieser Stadt verbracht, András Göde ist sogar hier geboren. Doch ihre Karriere bauten sie in der Hauptstadt auf. Beide haben schon zahlreiche ungewöhnliche Aufträge realisiert – und wie sieht es mit Designentwürfen für Automobile aus?

„Es steht irgendwie das Gleiche hinter dem Ent-

## András Göde

1992 erwarb er seinen Abschluss an der Hochschule für angewandte Kunst Budapest und absolvierte danach die Meisterklasse des Verbandes Ungarischer Architekten. Seit mehr als zehn Jahren unterrichtet er an der Moholy-Nagy Universität für Kunst und Design. 1999 wurde er als Erster mit dem Preis „Innenarchitekt des Jahres“ ausgezeichnet und erhielt 2007 den Noémi-Ferenczy-Preis für seine herausragende Planungsarbeit.



Wie zum Beispiel der neue Audi TT, der aufgrund seiner deutlich reduzierten Kraftstoffverbrauchs- und Emissionswerte einzigartig in seiner Klasse ist. Und die Audi typischen Bögen und Wellen machen das Auto zu einer echten Design-Ikone. Betrachtet man die seidigen Formen des Autos, ist es kaum vorstellbar, welch unglaublich

wurf eines mehrstöckigen Gebäudes und dem eines Kugelschreibers“, erklärt András Göde, während er auf den Audi TT blickt. „Ich mag Entwürfe für Fahrzeuge sehr, doch ich selber würde keines entwerfen. Das ist eine außergewöhnliche Welt, die ich für ausgesprochen spannend halte, doch wer sich damit beschäftigt, der lebt nur dafür, beschäftigt sich nur damit. Man muss unglaublich viel Wissen über das jeweilige Auto haben und auch allgemein über Autos, sodass eine gewisse positive Besessenheit notwendig ist, dass sich jemand fortlaufend zu diesem Thema Gedanken macht.“

„Ich besitze viele Bücher über Fahrzeuge, über Fahrzeugdesign, mir gefallen besonders die alten Autos, die kleinen Details.“

„Ich besitze viele Bücher über Fahrzeuge, über Fahrzeugdesign, mir gefallen besonders die alten Autos, die kleinen Details“, erzählt Dóra Abodi und fügt lachend hinzu: „Ich stelle mir mein Leben absolut so vor, als wäre ich eine Comicheldin, mich ziehen also bizarre Fahrzeuge an. Doch viel wichtiger ist, dass ein Auto auch umweltschonend sein sollte.“

che Leistungskraft in diesem auch auf den zweiten Blick kleinen Wagen steckt: Nur 5,6 Sekunden braucht der Audi TT, um auf 100 km/h zu beschleunigen. Besonderes Wissen verbirgt sich hinter den aerodynamischen Formen, doch was denken unsere beiden Designfachleute darüber?

„Wenn etwas nicht genutzt werden kann, hat es in meinen Augen keinen Wert“, erklärt Göde. „Die Art der Nutzung kann man überdenken, alternative Lösungen finden, doch es ist sehr wichtig, dass ein Gegenstand in Kontakt zu seinem Nutzer ist und dass er nicht nur schön aussieht. Nehmen wir zum Beispiel ein Kleid“, fügt er mit

Blick auf Dóra Abodi hinzu, „ich finde es nicht unpassend, wenn es extravagant ist, sondern wenn man es nicht tragen kann. Ist es jedoch

sehr schlicht, behindert mich aber beim Gehen, dann wird auch das zu einem nutzlosen und somit wertlosen und überflüssigen Gegenstand.“

Im Falle des Audi TT muss man allerdings keine Kompromisse eingehen, denn wir reden von einem Auto, das nicht nur auf den ersten Blick tiefe Zuneigung weckt – je besser wir es kennenlernen, desto mehr verstärkt sich dieses Gefühl. Es ist

schon beeindruckend, wie es den Designern und Ingenieuren gelungen ist, das gesamte System so einfach bedienbar und transparent zu gestalten. Aerodynamisch leicht, dennoch voller Kraft, kein überflüssiges Dekorationselement, kein unnötiger Knopf – alles ist zur Hand und an seinem Platz. Viel Wissen und unzählige Möglichkeiten stecken im Audi TT, der mit seiner feinen Eleganz



und seinem sportlichen Auftreten gerade durch die Dezentheit und die klassischen Formen Aufmerksamkeit erregt – was durchaus gewollt ist!

„Der Alltag der meisten Menschen ist ziemlich prosaisch, deshalb müssen der Extravaganz nicht unbedingt Grenzen gesetzt werden, man kann sie ruhig erweitern, wenn es einem guttut“, erklärt die Designerin Dóra Abodi. „Das Erscheinen, welche Kleidung jemand wie trägt oder sogar mit welchem Auto jemand fährt, sagt viel über seine Persönlichkeit aus, seinen Bezug zur Welt. Kleidung ist grundsätzlich Teil der Kultur. Sie spiegelt immer den Seelenzustand des Menschen wider, seinen Geschmack, die soziale Stellung, das Alter, die Denkart der gegebenen Gesellschaft. Deshalb ist sehr wichtig, welche Botschaft man von sich nach außen trägt.“

### Inspirierende Träume

Design ist eine Welt ohne Schranken und Grenzen – nicht nur in der Automobilindustrie, sondern in jeglicher Gestaltungsform. Die unterschiedlichen Denkart, künstlerische und ästhetische Formeln beeinflussen und bereichern sich gegenseitig und können so häufig individuelle und gewagte Ideen hervorbringen.

„Die Architektur“, erläutert András Göde, „ist weniger international als die Innenarchitektur,

„Kleidung spiegelt immer den Seelenzustand des Menschen wider, seinen Geschmack, die soziale Stellung, das Alter, die Denkart der gegebenen Gesellschaft.“

weil der Zeichner immer von den Gegebenheiten des jeweiligen Ortes ausgeht. So entstehen abweichende Fassaden in unterschiedlichen Ländern, doch grundsätzlich ist das Ausschließen eines Stils nicht sinnvoll, sogar unmöglich. Die Innenarchitektur steht dem Design näher, weil sie lockerer, neuer ist, sie fordert nicht so sehr, dass man in Kontakt mit dem jeweiligen Ort tritt. In diesem Fall muss man die Erwartungen und Gewohnheiten des Auftraggebers beachten, wie er den gegebenen Innenraum oder die Gegenstände nutzen wird. Das kann auch für den Entwurf eines



mit vielen Unbekannten, für die es auf den ersten Blick keine Lösung gibt. Eine Zeit lang probiere ich alles Mögliche, und wenn es nicht geht, dann speichere ich es irgendwo in meinem Gehirn. Zwischendurch kommt eine neue Aufgabe, ein neues Problem. Und plötzlich, während des Autofahrens, beim Abendessen oder Musikhö-

ren, finde ich die Lösung! Alles kann einen inspirierenden Einfluss haben, die wildesten Dinge können zu neuen Ideen oder Lösungen führen. Mich fasziniert zum Beispiel die Wissenschaft sehr, die unterschiedlichen Mittel zur Lösung von Problemen.“

Können diejenigen, die sogar im Schlaf planen, überhaupt eine künstlerische Krise haben?, kommt mir in den Sinn.

„Ich leide unter dauerndem Ideenüberfluss“, gibt Dóra Abodi lächelnd die ungewöhnliche, jedoch in ihrem Fall keinesfalls unerwartete Antwort, während ich aus András Gödes Nicken vollkommene Übereinstimmung lese. „Ich verwende zu viele Ideen für einen Entwurf, deshalb muss ich mich eher zurückhalten. Ich versuche sie so gut wie möglich einzubringen, doch in der Regel fehlt dafür einfach die Zeit.“

„Das Problem habe ich auch, deshalb arbeite ich immer im Team“, ergänzt der Architekt. „Meiner Ansicht nach entsteht ein gutes Team so, dass sich unterschiedliche Entwurfertypen

finden. Mein Typ allein ist ziemlich gefährlich, deshalb brauche ich immer einen nüchternen Menschen neben mir,

der mich zurechtweist“, lacht er. „Es fällt mir schwer, die Planung und die ökonomische Umsetzung in Einklang zu bringen. Wenn ich einen Auftrag habe und an ihm arbeite, dann denke ich nur daran, dass er so gut wie möglich werden soll und rechtzeitig fertig wird.“

Autos zutreffen, denn auch hier müssen die Zeichner absolut den Bedürfnissen der Zielgruppe entsprechend denken.“ Den Sinn für schöne Formen haben beide Designer, doch der Vorgang, als dessen Ergebnis der flüchtige Gedanke in Form einer Zeichnung auf dem Papier erscheint, ist bei jedem anders. Oder vielleicht doch nicht?

„Ich träume oft von dem perfekten Kleid. Doch morgens hab ich es entweder vergessen oder mir wird bewusst, dass es nur im Traum perfekt war“, erzählt Dóra Abodi. „Ständig beschäftigt es mich, meine gesamte Umgebung hat Wirkung auf mich: mein eigener Bewusstseinszustand, die gesellschaftlichen Vorgänge, das Gefühl für die Trends der

„Alles kann einen inspirierenden Einfluss haben, die wildesten Dinge können zu neuen Ideen oder Lösungen führen.“

Zukunft ... Design ist kein Beruf, den man von acht Uhr morgens bis fünf Uhr nachmittags ausübt.“

„Auch ich entwerfe von morgens bis abends, sogar während ich schlafe“, pflichtet András Göde bei. „Mein Denken erinnert eher an die Mathematik. Es gibt ein Problem, eine Gleichung

20.09.2010

**Tanz, Tanz, Tanz**

In der Unternehmenspolitik der Audi Hungaria genießt das gesellschaftliche und kulturelle Engagement seit Jahren einen hohen Stellenwert. Das vielseitige Sponsoring wurde um ein neues, spannendes Gebiet erweitert und hat nationales Niveau erreicht – als Hauptsponsor des Ensembles ExperiDance. Das Tanzensemble kann aus seiner zehnjährigen Geschichte nicht nur in Ungarn, sondern weltweit Erfolge vorweisen und blickt auf mehr als 1.300 verkaufte Aufführungen zurück. Neben dem finanziellen Sponsoring stellte Audi Hungaria dem Ensemble auch einen Audi Q7 mit einem in Győr produzierten Motor zur Verfügung.

# NEWS

20.04.2010

**Fahrzeuge mit alternativen Antrieben im Wettbewerb**

Die Aufgabe des zum fünften Mal stattfindenden „Széchenyi Race“ war die Konstruktion eines umweltgerechten Fahrzeugs der Zukunft. 250 Studenten der Ingenieurwissenschaften und begeisterte Amateure bewarben sich mit mehr als 60 Fahrzeugen in zehn unterschiedlichen Kategorien. Audi Hungaria war Gastgeber der zweitägigen Veranstaltung, die innovativen und umweltfreundlichen Fahrzeuge wurden in der Győrer Innenstadt präsentiert. Im Anschluss daran lieferten sie sich auf dem Parkplatz der Audi Hungaria ein schnelles Rennen. Die Fachjury bewertete die zum Beispiel mit Wasserstoff oder Druckluft angetriebenen speziell konstruierten Fahrzeuge nach Fahrten auf einer Schnell- und einer Langstrecke. Dass die Teilnehmer nicht nur aus Ungarn, sondern auch aus Kroatien und sogar aus dem Iran kamen, zeigt die Beliebtheit des Wettbewerbs.



30.05.2010

**FISITA Kongress**

Seit der ersten Konferenz 1947 in Paris findet alle zwei Jahre eine der weltweit führenden internationalen Konferenzen der Fahrzeugindustrie statt: FISITA vereint die nationalen Automobil-Ingenieur-Verbände aus 38 Ländern und vertritt die Interessen von rund 147.000 Automobilingenieuren. 2010 war Audi Hungaria der Hauptsponsor des 33. FISITA Weltautomobilkongresses, der vom 31. Mai bis 4. Juni in der ungarischen Hauptstadt stattfand. Im ELTE Konferenzzentrum hielt Wolfgang Hatz, Leiter der Aggregate-Entwicklung des Volkswagen Konzerns, den Eröffnungsvortrag, in dem er unter anderem von den aktuellen Trends der Motorenentwicklung berichtete.

29.06.2010

**Motor des Jahres**

Fünfcylinder-Architektur vom Feinsten – lautete die Meinung der Jury des „International Engine of the Year“, als sie den 2,5-Liter-Motor mit Turboaufladung und FSI-Aggregat im Audi TT RS als besten in der 2,0- und 2,5-Liter-Kategorie auswählte. Der Motor, der von der Jury aus 71 Motorjournalisten aus 35 Ländern zum besten gewählt wurde, wird bei der Audi Hungaria produziert, somit ist die Auszeichnung gleichzeitig eine große Anerkennung für das Unternehmen in Győr. Mit diesem Preis fährt die TFSI-Technologie zum sechsten Mal einen Kategoriensieg bei der Wahl zum „International Engine of the Year“ ein.



30.06.2010

**„Bátor Tábor“**

Die vor zehn Jahren gegründete Wohltätigkeitsinitiative ist einzigartig in Mitteleuropa. Die Organisatoren von „Bátor Tábor“ verbinden Sommercamps für schwerkranke Kinder mit der heilenden Kraft der Erlebnistherapie. An den unter ständiger ärztlicher Aufsicht laufenden Programmen konnten bisher mehr als 2.000 Kinder teilnehmen. Im Sommer 2010 bauten die Kinder mit Unterstützung der Audi Hungaria eigene Flöße und probierten sie auf dem nahe gelegenen See sogar aus. Thomas Faustmann, Geschäftsführer der Audi Hungaria, überreichte das Equipment im Wert von einer Million Forint (3.600 Euro) an András Nagygyörgy, Programmleiter der Stiftung. „Uns ist es überaus wichtig, dass die schwerkranken Kinder nicht nur an unvergesslichen, sondern auch an für sie sinnvollen Erlebnissen teilhaben können“, erklärte András Nagygyörgy.



# Energiequellen

Interview mit der Klimaforscherin Diána Ürge-Vorsatz

Sie ist Mutter von vier Kindern und zur Zeit des Interviews schwanger mit Zwillingen. Dennoch bleibt ihr genug Energie, um leitend in einem der weltweit bedeutendsten wissenschaftlichen Klimaräte tätig zu sein, dem Zwischenstaatlichen Ausschuss für Klimaänderungen oder Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), der für die UN und andere führende Institutionen Forschungsergebnisse über erneuerbare Energien und Klimaschutz zusammenträgt und veröffentlicht.

# I

In der immer turbulenteren Diskussion um erneuerbare Energien und den Klimawandel spielt die Meinung der Professorin Diána Ürge-Vorsatz und des mit dem Friedensnobelpreis ausgezeichneten IPCC-Teams eine ausgleichende Rolle zwischen den unterschiedlichen Nationen und Lobbygruppen.

## Konzentrieren Sie sich als Professorin der Central European University vor allem auf Ungarn und die mitteleuropäische Region?

Wir vertreten ein globales Interesse. Jährlich verlassen 1.000–1.500 Studierende aus etwa 90 Ländern unsere Uni, aus diesem Grunde ist auch unsere Forschung global. Selbstverständlich haben wir auch Projekte mit ungarischem Bezug, wir versuchen, die ungarische Politik für diese Denkart zu öffnen.

## Wie sind die Zukunftsaussichten Ihrer internationalen Studentinnen und Studenten nach dem Studium?

Die Nachfrage nach unseren Studenten ist riesig. Meine Doktoranden werden bereits vor ihrem Abschluss von Headhuntern kontaktiert. Sie kommen eher bei den internationalen Organisationen, den Institutionen der EU, bei den UN, der Weltbank

und anderen internationalen Nichtregierungsorganisationen unter. Diejenigen, die in ihre Heimatländer zurückkehren, finden ihren Platz an der Spitze führender Unternehmen oder in Ministerien und fühlen sich ihrem Land sehr verpflichtet.

## Welchen Background haben die Studenten der CEU?

Nicht nur im kulturellen Bereich, auch im fachlichen gibt es da große Unterschiede. Von Journalisten über Historiker – viele sind uns hier willkommen. Gewiss ist der technisch-wissenschaftliche Hintergrund ausschlaggebend, doch auch das sagt nicht wirklich etwas darüber aus, wer später ein berufener Spezialist oder eine Spezialistin wird. Einer meiner Studenten kam aus Bulgarien und hat in der Tourismusbranche gearbeitet, bis ich ihn überzeugen konnte, sich mit dem Energiesektor zu beschäftigen. Jetzt arbeitet er in einer hohen Position im Forschungsinstitut der EU. Mit anderen Worten, man kann aus den verschiedensten Bereichen kommen, das ist hier ein sehr komplexes Feld, das interdisziplinäres Wissen erfordert.

## Auf der Website des IPCC definieren Sie sich als die Berater der Entscheidungsträger. Wenn es um Regierungen und internationale Organisationen geht, ist klar, wer die Entscheidungsträger sind. Doch wie ist das in der Privatwirtschaft?

Auch bei uns kann man Vertreter der Industrie finden, natürlich ist es schwer, sie auszuwählen, um kein Ungleichgewicht entstehen zu lassen. Die Teilnahme der Industrie ist sehr wichtig, denn viele Forschungsentwicklungen kommen eher



## Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC)

2007 erhielt der frühere US-Vizepräsident Al Gore und der Zwischenstaatliche Ausschuss für Klimaänderungen (IPCC) den Friedensnobelpreis, beide „für ihre Bemühungen, ein besseres Verständnis für die von Menschen verursachten Klimaveränderungen zu entwickeln und zu verbreiten, und dafür, dass sie die Grundlagen für die Anstrengungen gelegt haben, um diesen Veränderungen zu begegnen“. Der Ausschuss erstellt seit den 90er Jahren Studien für die UN, stellt Forschungsergebnisse und Vorschläge aus der Welt der Wissenschaft zusammen, analysiert und veröffentlicht sie. Der Ausschuss rät weder zu Lösungen noch hebt er eine Theorie, ein Modell besonders hervor, sondern unterstützt nur die Arbeit der Gemeinschaft, der Regierungen und des Privatsektors. Zurzeit arbeiten die Mitglieder an der Zusammenstellung des Fünften Sachstandsberichts, der 2013/2014 veröffentlicht werden soll.

aus dem Privatsektor. Beim Verfassen der IPCC-Sachstandsberichte hat jedes Kapitel sein eigenes, buntes Team, die meisten Mitglieder sind Forscher, doch gibt es unter ihnen auch Regie-

rungsvertreter, die sich mit der Wissenschaft beschäftigen, und auch Vertreter der Industrie. Und all das aus vielen verschiedenen Ländern. Letzteres hält auch die unterschiedlichen Interessen im Gleichgewicht. Zur Zusammenstellung des Kapitels über die Energieversorgung zum Beispiel sind Teilnehmer aus Saudi-Arabien und anderen ÖLstaaten angereist – selbstverständlich sind für sie andere wissenschaftliche Gebiete von Interesse.

## Die heftigste Debatte wird zurzeit zwischen Vertretern herkömmlicher Energieträger und denjenigen, die nach alternativen Quellen suchen, geführt. Ist eine Ausbalancierung mit der einen oder anderen Meinungsgruppe nötig?

Wir untersuchen jede Lösung mit gleicher Aufmerksamkeit und Gründlichkeit. Auf die herkömmlichen Energiequellen kann man nicht von einem Tag auf den anderen verzichten, die Energiesicherheit ist ein nicht minder wichtiges Argument als andere Sicherheitsüberlegungen. Und das ist nur einer von vielen Gesichtspunkten, die wir beachten müssen. Die Umstellung von fossilen Energieträgern kann nur schrittweise erfolgen, und wir gehen das ganz objektiv an, stufen die Möglichkeiten ein. Neben der Energiesicherheit spielen auch Kosten eine Rolle. Um ein Beispiel zu nennen: China kann von heute auf morgen nicht einfach seine

Kohlekraftwerke abstellen, weil die Umstellung auf andere Energiequellen zu teuer wäre.

**Viele zweifeln an den Programmen zum gesellschaftlichen Verantwortungsbewusstsein der traditionellen Unternehmensbranchen. Was denken Sie darüber?**

Auch das kann man nicht schwarz-weiß sehen. Vereinzelte Aktionen können sicher nicht den Effekt ausgleichen, den zum Beispiel die Automobilindustrie auf die Welt ausübt, aber indirekt können sie doch sehr effektiv sein. Die Pflanzung von Baumsetzlingen zum Beispiel zeigt eine Einstellung, die auch andere Vertreter des Sektors für nachahmungswürdig halten. Und so kann sie durchaus Wirkung zeigen.

**Ist die Klimaforschung bereits eine eigenständige Disziplin?**

Dafür ist sie zu komplex, doch innerhalb der Klimaforschung gibt es eigenständige Disziplinen – in der Regel denken wir hier an die Meteorologie als eigenen Zweig. Doch wenn ich zum Beispiel meine Doktorarbeit anerkennen lassen möchte, muss ich sie bei einem Ausschuss der Akademie einreichen. Aber bei welchem? Es ist ja weder reine Volkswirtschaft noch Physik oder Meteorologie, sondern dies alles und noch viel mehr zusammen. Es ist überaus nützlich, dass unser Bereich



**Im Straßenverkehr stehen viele Autos im Stau, die Fahrer regen sich über zu hohe Benzinpreise auf, über Parkgebühren und Schlaglöcher. Aber dennoch denkt niemand daran, auf den Bus umzusteigen. Wie kommunizieren Sie mit ihnen?**

Nicht alle, die ein Auto nutzen, sind zwangsläufig bequem und unwissend. Das System ist schlecht aufgebaut. Bei uns hier zum Beispiel fährt der Bus so selten, dass ich es mir nicht erlauben kann. Woanders ist er nicht sicher und nicht sauber genug. Die Menschen haben nicht wirklich die Wahl. In der kalten, verregneten schwedischen Hauptstadt fährt sogar der CEO mit dem Fahrrad. Er hat das Bedürfnis nach Bewegung und hat danach auch die Möglichkeit zu duschen. Auf diesem Gebiet können wir nur mit zu großen Investitionen viel zu kleine Änderungen erreichen. Ich würde gerne an Kochsendungen teilnehmen. Hausfrauen sind empfänglich für Neues und gerade im Haushalt, all die im Alltag getroffenen Entscheidungen können außergewöhnlich großen Einfluss auf das Klima haben. Das hört sich nach Kleinigkeiten an, doch es sind eben diese Schritte und diese Einstellung, die zu einem effektiveren Klimaschutz beitragen.

**Wenden Sie diese Techniken zu Hause an?**

Wir bemühen uns. Mit dem Wasser vom Händewaschen gießen wir unsere Blumen. Der Müll wird kompostiert – wenn Sie auf die Straße schauen, sehen Sie bei uns nur eine kleine Mülltonne, bei anderen zwei, drei große. In der Wohnung verwenden wir nur Energiesparlampen, Fahrstrecken mit dem Auto versuchen wir zu optimieren.

**Es bleibt ein großes Rätsel offen: Die Arbeit für den IPCC, die Lehre an der Universität, die Reisen, und jetzt erwarten Sie als Mutter von vier Kindern Zwillinge. Wie können Sie das alles zeitlich verbinden?**

Mein Mann ist eine wunderbare Unterstützung. Es macht nichts, wenn es nicht jeden Abend etwas anderes zu essen gibt. Auch als unsere Kinder noch klein waren und ich zu einer Konferenz musste, hat er mich unterstützt. Und die Universität steht zu mir, sie sind dort sehr flexibel. Irgendwann wird es dann auch die Zeit geben, wenn wir wieder ins Kino gehen können.

„...all die im Alltag getroffenen Entscheidungen können außergewöhnlich großen Einfluss auf das Klima haben.“

so komplex ist, denn die unterschiedlichen Disziplinen lernen fortlaufend voneinander.

**Wie kommunizieren Sie mit den Entscheidungsträgern und den Journalisten, mit welchen Mitteln arbeiten Sie?**

Wenn sie zu uns kommen, sagen wir ihnen gerne, was wir denken. Wenn man schon kämpfen muss, wenn sie das, was wir sagen, missverstehen oder falsch auslegen, dann treten die meisten zurück. Das ist nicht unsere Aufgabe. Unsere Aufgabe ist es, objektiv zu sein.

**Im Rahmen des Programms der nachhaltigen Entwicklung beschäftigen Sie sich mit der Energie, die eine der vier Grundsäulen bildet. Glauben Sie, dass das die Wurzel aller Probleme und Lösungen ist?**

Die Energie ist sehr wichtig, doch ist sie nur ein Element in der nachhaltigen Entwicklung. Jedoch ist sie die Basis des Klimaschutzes. Wir suchen nach Lösungen, die alle zufriedenstellen und niemanden benachteiligen, vielleicht sogar gewinnbringend sind. Glücklicherweise gibt es in unserem Bereich sehr viele Win-win-Situationen, viele von ihnen noch unentdeckt.

Achim Heinfling  
Geschäftsführer Produktion  
der Audi Hungaria



## Verhältnis zur Natur

Viele von uns schöpfen die Kraft für die Bewältigung der Tag für Tag anstehenden Herausforderungen, für die Höchstleistungen in der Arbeit wohl aus ihrer Freizeit. Nach den turbulenten Werktagen führt für mich kein Weg daran vorbei, einige Zeit an der frischen Luft zu verbringen, die Stille und die Ruhe der Natur zu genießen.

Die Nähe zur Natur vermittelt mir auch Verantwortung für sie. Es ist mir wichtig, dass wir uns als Industrieunternehmen und im Alltag an der Nachhaltigkeit ausrichten. Deshalb freut es mich besonders, für ein Unternehmen tätig zu sein, dessen grundlegende Unternehmensphilosophie darauf basiert. Als Geschäftsführer Produktion und Umweltmanagementbeauftragter der Audi Hungaria habe ich die Möglichkeit, immer wieder neue Projekte in diesem Sinne zu initiieren.

Zwei Dinge bestimmen unsere Umweltleistung in der Motorproduktion: einerseits unsere Produkte, andererseits die dazugehörigen umweltfreundlichen Produktionsprozesse.

Audi Hungaria wird mit ihren Produkten weitaus höheren Anforderungen gerecht, als durch die jetzigen Regelungen gefordert wird. Bestes Beispiel ist der 3,0-Liter-Motor clean diesel, der sauberste Serienmotor weltweit, der bereits heute die Euro-6-Norm erfüllt.

Exemplarisch für unseren ganzheitlichen nachhaltigen Ansatz möchte ich noch die 2010 gestartete Produktion des V6-Dieselmotors der zweiten Generation nennen. Ge-

genüber dem Vorgängeraggregat erreichen wir hier mit über zehn Prozent weniger Materialeinsatz und trotz höherer Leistungswerte eine mehr als 20-prozentige Reduzierung der Verbrauchswerte. Dabei wird das Aggregat auch mit weniger Energieeinsatz bei der Audi Hungaria hergestellt. In der Produktion ist unser Ziel eine bewusst geplante Effizienzoptimierung, deren Rahmen das mittlerweile angewandte Energiemanagement bietet. Energiebewusstsein hat sich zu einem wichtigen Bestandteil unseres Denkens entwickelt. In unseren Produktionsbereichen entstehen täglich neue Ideen, wie mal kleine, mal aber auch größere Energieverluste eingespart werden können. Jeder einzelne Mitarbeiter versteht und lebt hier Umweltschutz.

Das seit Jahren aktiv verfolgte Abfallmanagement wird ebenfalls ständig weiterentwickelt. Dadurch werden unsere Abfälle fast vollständig wiederverwertet. Das ist absolut beispielhaft und wir dürfen darauf mit Recht stolz sein.

Doch wir möchten mehr tun zur Erhaltung unserer Umwelt. Im Rahmen eines konzernübergreifenden Klimaforschungsprojekts haben wir nahe Győr einen Eichenwald angepflanzt. Die Ergebnisse der Untersuchungen im Zusammenhang von Wachstumsraten, Klima, Produktivität und biologischer Vielfalt sollen künftig der Wissenschaft dienen.

Vom hohen Anspruch unseres Umweltmanagementsystems zeugen etliche Ehrungen und Auszeichnungen, darunter ein europäischer EMAS-Preis. Unsere Arbeit im Bereich Umweltmanagement erscheint inzwischen auch in wissenschaftlichen Publikationen, die ebenfalls internationalen Ruf und Anerkennung genießen.

### „Grüner Frosch 2010“ für Audi Hungaria

Am 1. Dezember vergab die internationale Beratungsagentur Deloitte den Green Frog Award 2010. Die Jury bewertete 44 Bewerbungen zum Thema „Mittel- und osteuropäische Nachhaltigkeits- und Umweltberichte“ aus drei Ländern. In der Kategorie „Umwelterklärung“ wurde zum wiederholten Mal die Audi Hungaria ausgezeichnet.



# Fünfzylinder-Dynamik



**Audi erweitert seine dynamische RS Reihe um ein neues Topmodell, den RS 3 Sportback. Der neue Sportwagen der A3 Serie ist bereits das vierte Audi Modell, das in Győr montiert wird. Das kompakte Stück erweist sich mit seiner nicht alltäglichen Fahrleistung als würdiges Mitglied der RS Familie.**

**D**er Singleframe-Kühlergrill, die großdimensionierten Lufteinlässe und die Xenon plus Scheinwerfer sorgen für das sportliche, mit der aufregenden Innenausstattung harmonisierende Äußere, das wir allerdings nur einen Sekundenbruchteil bewundern können, wenn der Fünfzylinder-Turbomotor, der ebenfalls im Werk der Audi Hungaria montiert wird, erst einmal gestartet ist. Der RS 3 Sportback ist ein Höhepunkt der unteren Mittelklasse, der in nur 4,6 Sekunden auf 100 km/h beschleunigt und damit andere schnell hinter sich lässt. Das ermöglicht der mit 49 cm Länge äußerst kompakte, insgesamt 183 kg schwere 2,5-Liter-TFSI®-Motor, der im Bereich von 1.600 bis

5.300 min<sup>-1</sup> satte 450 Nm Drehmoment zur Verfügung stellt. Dahinter steht die mit 1,2 bar Ladedruck funktionierende Turboaufladung, die durch den angebotenen Ladeluftkühler mit über 80 Prozent Effizienz arbeiten kann. Die Aufladung – ähnlich den anderen Turbomotoren von Audi – wird von einem Benzindirekteinspritzer unterstützt. Diese außergewöhnliche Kombination ermöglicht ein Verdichtungsverhältnis von 10,1:1 und den hohen thermischen Wirkungsgrad. Die Leistung des Fünfzylinder-Motors wird durch ein 7-Gang-Kupplungsgetriebe S tronic (der siebte Gang dient der Kraftstoffregulierung), zwei automatische und einen manuellen Gang (Schaltknöpfe



## Audi RS 3 Sportback

Eigengewicht: 1.575 kg
Motor: 2,5 Liter, fünfzylindriger TFSI®, 250 kW (340 PS)
Maximales Drehmoment: 450 Nm
Getriebe: automatisches 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe S tronic
Durchschnittsverbrauch: 9,1 l/100 km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß: 212 g/km
Beschleunigung: 100 km/h in 4,6 s
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h



am Lenkrad) und permanenten Allradantrieb quattro umgesetzt.

Um die 340 PS im Zaum halten zu können, verfügt das neue Modell über eine steife Karosseriekonstruktion und ein Sportfahrwerk, das die Karosserie des RS 3 Sportback gegenüber den A3 Modellen um 25 Millimeter absenkt.

Beim RS 3 Sportback ist nicht nur das Innere, sondern auch das Äußere perfekt gelungen. Die aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CFK) hergestellten vorderen Kotflügel sind ausgestattet, markante Schweller und ein großer Dachkantenspoiler prägen die Seiten-

ansicht. Ein leuchtend schwarzer Diffusor und zwei ellipsenförmige Auspuffrohre geben dem Heck des Fünftürers sein charakteristisches Aussehen.

Neben dem TT Coupé, TT Roadster und A3 Cabriolet ist das neue Modell das vierte, das auf derselben Montagelinie in Győr produziert wird. Der Audi RS3 ist das erste Sportback Modell im ungarischen Werk – so können die hier arbeitenden Fachleute ihr gesammeltes Wissen der letzten zwölf Jahre auch auf diesem Gebiet anwenden und erweitern.



**Frank Dreves**  
Vorsitzender der Aufsichtskommission  
der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., Vorstand  
Produktion der AUDI AG

Wir stehen vor dem größten technologischen Umbruch in der Automobilindustrie. Das verlangt von uns ein Umdenken. Der Visionär geht nicht aus der Vergangenheit, sondern aus der Zukunft heraus Themen und Lösungen an. Wir müssen uns schon heute vorstellen, wohin wir morgen wollen, und uns dann überlegen, wie wir dorthin kommen. Dazu müssen wir den Mut haben, neue Wege einzuschlagen, alte Pfade zu verlassen, Konventionen über Bord zu werfen. Unsere Vision heißt: „Die Premiumproduktion“. Wir tragen maßgeblich dazu bei, die Kunden zu begeistern – mit höchster Qualität, 100-prozentiger Liefertreue und lokaler Produktion. Schon lange ist Produzieren nicht mehr die einzige Kernaufgabe der Audi Fertigung. Mit unserem Know-how machen wir neue Technologien erst möglich.

Victor Hugo hat einmal gesagt: „Die Zukunft hat viele Namen. Für die Schwachen ist sie das Unerreichbare, für die Furchtsamen ist sie das Unbekannte, für die Tapferen aber ist sie die Chance!“ Wir werden diese Chance gemeinsam ergreifen!

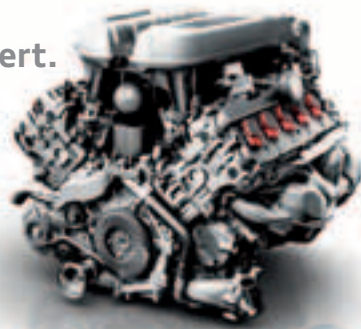
# 38.541

Fahrzeuge wurden bei Audi Hungaria gefertigt



# 1.648.030

Im Jahr 2010 wurden 1.648.030 Motoren bei Audi Hungaria produziert.



# 6.138

Ende 2010 waren 6.138 Mitarbeiter bei Audi Hungaria beschäftigt.



# 174 ha

Das Werksgelände im Jahr 2010: 174 ha.



# 900 Mio.

Neben dem Grundstückspreis von 23 Mio. EUR investiert das Unternehmen bis Ende 2013 rund 900 Mio. EUR in die Erweiterung der Automobilfertigung.



# 1.800

Der Automobilhersteller schafft 1.800 neue Arbeitsplätze.

# 125.000

Von 2013 an werden in Győr 125.000 Automobile pro Jahr vom Band rollen.



# 8.000

Im Jahr 2013 arbeiten rund 8.000 Menschen in dem Győrer Werk.

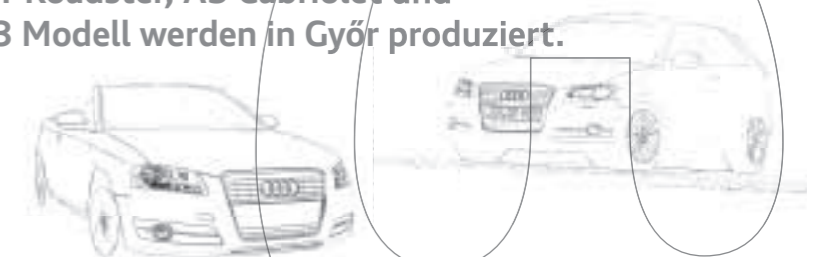
# 1,5 Mio.

Bis 2015 will Audi zum erfolgreichsten Premiumhersteller werden und 1,5 Mio. Automobile pro Jahr verkaufen.



# 4

Audi TT Coupé, TT Roadster, A3 Cabriolet und ein neues Audi A3 Modell werden in Győr produziert.



# 370 ha

Mit dem Zukauf des neuen Geländes hat sich die Werksfläche von 174 auf rund 370 ha vergrößert.



# Raum für Fortschritt

Die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. steht vor einer neuen Epoche

Der Erfolg der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. ist vielen Faktoren zu verdanken: der Premiumqualität ihrer Produkte, der flexiblen Fertigung, der dynamischen Produkterweiterung, der ständigen technologischen Erneuerung und last, but not least dem herausragenden Engagement ihrer Mitarbeiter. Nach 17 Jahren kontinuierlicher Entwicklung schlägt die AUDI AG im Rahmen ihrer globalen Wachstumsstrategie ein neues Kapitel des Győrer Werks auf. Mit dem Zukauf eines Grundstücks verdoppelte sich das Werksgelände. Durch die Gesamtinvestition von rund 900 Millionen Euro kann ein Automobilwerk mit kompletter Fertigungstiefe realisiert werden.

2010 hat die AUDI AG mit weltweit mehr als einer Million verkaufter Fahrzeuge ihren bisherigen Auslieferungsrekord übertroffen. Dieses beeindruckende Ergebnis ist ein weiterer Etappensieg der Unternehmensstrategie. Audi will bis 2015 rund 1,5 Millionen Automobile pro Jahr weltweit verkaufen. Das

bedeutet eine zusätzliche Herausforderung für das Werk Győr. Mit dem Erwerb eines neuen Geländes vom Staat vergrößerte sich das Werksgelände der Audi Hungaria nun auf 370 Hektar. Mit der Investition werden unter anderem ein Presswerk, Karosseriebau, eine Lackiererei, und eine Fahrzeugmontage errichtet. Somit kann der komplette Fertigungsprozess abgedeckt werden. Im Vergleich zu den 38.000 Automobilen des Jahres 2010 werden von 2013 an jährlich rund 125.000 Automobile vom Band rollen. Die Audi Modelle TT Coupé, TT Roadster, A3 Cabriolet sowie ein neues A3-Derivat werden die ungarischen Botschafter für technisches Know-how in aller Welt sein. Der Investition folgt auch eine deutliche Erhöhung der Beschäftigtenzahl. Der Mitarbeiterstamm der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. hat bereits Ende 2010 die Marke von 6.000 überschritten und wird nun auf rund 8.000 erhöht werden. Hinzu kommt ein neuer Logistik und Zuliefererpark. Audi Hungaria wird somit künftig für rund 15.000 Menschen Beschäftigung sichern.



39

40

NEWS



14. 07. 2010

## Norwegische Spielerin im ungarischen Tor

Neue Spielerinnen, neue Autos. Ab der nächsten Saison unterstützen die norwegische Olympiameisterin und mehrfache Champions-League-Siegerin Katrine Lunde Haraldsen und die aus Slowenien stammende Ana Gros die Frauenhandballmannschaft Győr Audi ETO KC, deren Namensgeberin und Sponsorin die Marke mit den Vier Ringen ist. Katrine Lunde Haraldsen, die im Tor der Mannschaft stehen wird, entschied sich für einen 176 kW (240 PS) starken orcaschwarzen Audi Q7, während Ana Gros einen Audi A3 Sportback in Empfang nahm. Somit stehen dem Handballteam bereits 14 Audi zur Verfügung. Der Sponsorenvertrag, der seit 2006 schon einmal erneuert wurde, verbindet mindestens bis 2012 das Werk in Győr und die große Erfolge feiernde Mannschaft.



13. 07. 2010

## Audi Kreativität

Die Entwicklung von Teamgeist, innovativer Geschicklichkeit und Kreativität – so lautete das Hauptziel des zum dritten Mal für technisch interessierte Schülerinnen und Schüler von Mittelschulen und Gymnasien veranstalteten „Audi Kreativität“. Zu dem von der Audi Hungaria ausgeschriebenem Wettbewerb konnten sich die Kinder und Jugendlichen mit Fahrzeugen bewerben, die eine Strecke von 20 Metern zurücklegen können, ohne von einem Verbrennungs- oder Elektromotor angetrieben zu werden. Aus 400 Mittelschulen des Landes wurden 15 maximal 50 x 50 x 50 cm große Werke ausgewählt, welche die Teams auf Deutsch in Győr präsentieren mussten. Der Hauptpreis war ein dreitägiger Besuch bei der AUDI AG in Ingolstadt. Auch in den Kategorien Design, Geschwindigkeit und Innovation wurden Preise verliehen.



# 500.000. Autó

Győr, 2010. november 10.

10.11.2010

## Eine halbe Million Automobile in Győr gefertigt

Eine halbe Million gefertigter Automobile ist ein bedeutender Meilenstein in der Geschichte der Audi Hungaria. Das 500.000. Fahrzeug ist ein Audi TT RS Roadster der nach England exportiert wird, und auch sein fünfzylindriger 2,5-Liter-TFSI-Motor mit 250 kW (340 PS) kommt aus der hiesigen Motorenfertigung.



23.07.2010

## 10.000. Audi TT 2.0 TDI aus Győr

Die hohen Verkaufszahlen belegen einen neuen Rekord für ein Modell, das von sich aus bereits einen symbolträchtigen Ruf hat, denn seit seinem Erscheinen ist sein Marktanteil stetig gestiegen. Dass 2010 das 10.000. Modell im Győrer Werk gebaut wurde, zudem ein samtviolettles Coupé für den Export nach England, zeugt von der Beliebtheit des Audi TT. Nach der Produktaufwertung mit einer intensiv überarbeiteten Version des 2.0 TDI-Motors – ebenfalls in Győr produziert – zeigt der Audi TT seine besten Eigenschaften.



03.08.2010

## 53 neue junge Fachleute

Seit 2001 existiert das duale Ausbildungszentrum in Kooperation mit der Audi Hungaria und den Győrer Berufsfachschulen Lukács, Kossuth und Pattantyús. Mittlerweile erhielten bereits 700 Schüler ihre Fachausbildung: Die theoretischen Lerninhalte wurden in der Schule vermittelt, die praktischen Erfahrungen sammelten die Schüler über die in die Produktionssegmente integrierten „Lerninseln“ der Audi Hungaria. Mehr als 85 Prozent der Absolventen der dualen Fachausbildung in elf Fächern werden nach dem Abschluss vom Werk übernommen. Von 62 Schülern starten 53 ins Berufsleben bei der Audi Hungaria, die anderen schließen ein Studium an.



Motorenanlaufcenter

# wir MAChen Zukunft

Bei Audi Hungaria beschäftigt man sich schon lange nicht mehr ausschließlich mit der einfachen Montage von Motoren und dem Fahrzeugbau. Immer wieder werden neue Geschäftsbereiche installiert, damit auch Győr sich mit seiner Kompetenz in die neuen Entwicklungen einbringen kann.

**E**s gibt Fragen, auf die man keine einfachen Antworten geben kann. So ging es auch mir, als ich mich bei Carsten Camrath bezüglich des Motorenanlaufcenters, kurz MAC, informierte, dessen Leiter er ist. Er holte zunächst tief Luft und bat mich Platz zu nehmen. Dann schaltete er seinen Laptop an, startete eine Präsentation und begann mit seinen Erklärungen. Es wurde eine halbe Stunde voller Begeisterung und Elan, mit Zahlen, die eine weitreichende Entwicklung zeigten, voller Glauben an die Zukunft.

## Auf nach Győr!

Noch findet ein Großteil der Entwicklung der Audi Motoren in Deutschland beim Mutterkonzern statt. Die dortigen Ingenieure zaubern immer bessere Kennzahlen hervor. Größere Leistung neben niedrigeren Schadstoffemissionen – so werden wertvolle Ressourcen ge-

schont. Nach Abschluss der Entwicklungsarbeit wird das neue Projekt voller Stolz betrachtet: Diese Motoren werden demnächst täglich zu Hunderten in Serie in Győr gefertigt.

Doch damit ist die Arbeit noch längst nicht beendet. Um die Motoren auch optimal produzieren zu können, ist die große Erfahrung der Győrer Kollegen in der Serienproduktion erforderlich, ihr Know-how bezüglich der Realisierbarkeit unter Serienbedingungen ist gefragt. Späte Änderungen an einem fertig entwickelten Motor sind nämlich nur noch mit großem Aufwand umsetzbar. Ziel ist es daher, die produktionsgerechte Gestaltung möglichst früh in den Entwicklungsprozess einzubringen.

Dafür ist unbedingt sinnvoll, dass schon die Versuchsmotoren für die neuen Projekte lange vor dem Serienstart am späteren Fertigungsstandort gebaut werden. Nur so können die Ingenieure die neuen



Jedes eingehende Stück wird gründlich überprüft, nicht den hohen Anforderungen entsprechende Bauteile werden bereits hier aussortiert.



„Dann schaltete er seinen Laptop an und startete eine Präsentation.“ -Carsten Camrath (rechts), der Leiter des Motorenanlaufcenters, und der Autor.

Produkte frühzeitig kennenlernen. Aus diesem Grund wurde das MAC ins Leben gerufen, dafür arbeiten hier bereits an die 40 Menschen und deshalb wird in Kürze ein neues Gebäude für diesen Bereich errichtet. So konnte erreicht werden, dass die Montage des Großteils der von der Entwicklung benötigten Prototypmotoren in Győr heute schon fast selbstverständlich ist.

Aber dieses Vertrauen musste man sich erst mal durch harte Arbeit verdienen. Ganz am Anfang fanden

zunächst nur wenige Fertigungsschritte hier vor Ort statt und die Versuchsmotoren reisten in riesigen Boxen zwischen Ungarn und Deutschland hin und her. Doch mit fortschreitender Zeit und wachsender Erfahrung der ungarischen Fachleute können mehr und mehr Aufgaben nach Győr verlagert werden.

## Schritt für Schritt

Die Arbeit des MAC beginnt mit der Beschaffung der Einzelteile. Da es sich um kleine Fertigungslose han-

delt, ist besondere Aufmerksamkeit erforderlich. Zunächst muss die Datenbank, auf die jeder Arbeitsschritt im Werk zurückgreift, mit den Daten der Motoren und der Einzelteile aufgebaut werden. Carsten Camrath führt mich deshalb zu den drei Damen, die für diese Arbeit zuständig sind und die darin als echte Zauberinnen gelten.

Ich habe als Journalist bereits an ganztägigen Presseevents teilgenommen, die die technischen Einzelheiten des Audi A8 präsentierten.



Die Mitarbeiter wissen, dass trotz gründlicher Vorbereitung die Versuchsmotoren den Produktionsrhythmus in der Regel verlangsamen und besondere Aufmerksamkeit erfordern.

Ich habe mich lange mit mehrfach diplomierten Ingenieuren der Reifenentwicklung unterhalten, stundenlang den tiefeschürfenden Ausführungen des Branchengurus über die Einzelheiten der Aerodynamik zugehört – was ich hier erfahre, ist nicht minder interessant!

Im Lager stellt sich heraus, welche wichtige Rolle die Nummern in der Welt des MAC spielen, alles muss sich in das einheitliche System des Werks fügen. Jedes eingehende Stück wird gründlich überprüft, nicht den hohen Anforderungen entsprechende Bauteile werden bereits hier aussortiert. Die geeigneten Teile erhalten einen Identifikationscode und warten darauf, dass aus ihnen ein wertvoller Versuchsmotor gebaut wird, der für gründliche Erprobungen an seine Kunden ausgeliefert werden kann.

Sicherlich werden wir jetzt in eine gut ausgestattete Werkstatt gehen, denke ich, in der Motoren einzeln montiert und demontiert werden. Doch zu meiner Überraschung warten die MAC-Mitarbeiter neben der Fertigungslinie. Ein Teil der Versuchsmotoren sind nämlich keine Einzelstü-

cke. Solche gibt es zwar auch, doch die Montage ganzer Lose ist keine Seltenheit, wenn es sich lohnt oder sogar notwendig ist, einzelne Arbeitsschritte am Produktionsband zu erledigen. Herauszufinden, wie die Montageschritte optimal durchgeführt werden können, setzt eine genaue Kenntnis der Abläufe an den Fertigungslinien seitens der Mitarbeiter des MAC voraus. Sie wissen, dass trotz gründlicher Vorbereitung die Versuchsmotoren den Produktionsrhythmus in der Regel verlangsamen und besondere Aufmerksamkeit erfordern. „Ich nehme an, man freut sich nicht besonders, wenn ihr bei der Fertigungslinie auftaucht“, bemerke ich neugierig. Doch statt eines Kopfnickens bekomme ich ein breites und vielsagendes Lächeln als Antwort: „Die Kollegen hier nehmen unsere Vorschläge an, weil sie wissen, dass wir uns damit beschäftigen, dass sie ihre Arbeit sicherer und effizienter erledigen können. Außerdem haben wir alle mehrere Jahre mit ihnen zusammengearbeitet, sie akzeptieren unsere Sachkenntnis.“

Die fertigen Motoren verlassen Győr und werden zur Erprobung in ge-

heimen Prototypfahrzeugen verbaut oder auf Prüfständen der Technischen Entwicklung gründlich erprobt. Nach Beendigung des Erprobungsauftrags kehrt ein Teil der Motoren an seinen Geburtsort in Győr zurück und wird von fachmännischen Händen zerlegt und analysiert.

#### Die Geheimnisse der Werkstatt

Und dazu komme ich jetzt doch noch in die Werkstatt des MAC! Hier arbeiten routinierte, erfahrene Mitarbeiter und montieren einzelne Versuchsmotore. Aber hier werden auch die gelaufenen Versuchsmotore demontiert. Beides sind gleich wichtige, genauestens geplante und dokumentierte Arbeitsabläufe. Der hart erprobte Motor verrät uns seine Geheimnisse. Bei jeder Schraube ist es wichtig zu wissen, welche Kraft nötig war, um sie zu lösen. Eine Arbeitsanweisung regelt, welche Daten gemessen werden müssen, worauf besonders zu achten ist. Dabei hat sich bewährt, dass ein Mitarbeiter montiert bzw. demontiert, während sein Kollege die Daten aufnimmt und fotografiert. Bei dem vor meinen Augen demontierten Motor wird unter anderem der Zustand des Turboladergehäuses mit Text und Bild dokumentiert. Es ist das siebte, unbedeutend erscheinende, aber dennoch wichtige Merkmal, welches es noch vor dem Serienstart zu analysieren und gegebenenfalls zu optimieren gilt. Kennzeichnend für die Fachkompetenz der hiesigen Mitarbeiter ist, dass sie auch schon Rennmotoren für VW Motorsport gebaut haben. Einzelne Teile der an sich sehr präzisen Ottomotoren mussten um

eine Größenordnung genauer als die werkseitige Toleranz gefertigt werden. Doch auch das haben sie im MAC erfolgreich gelöst.

Die Teile des zerlegten und gereinigten Motors werden anschließend in einen Messraum gebracht. Hier herrscht konzentrierte Stille, denn häufig werden hier Mikrometer gemessen. Die Kollegen erzählen mir begeistert, dass sie bald in ein neues, größeres Gebäude umziehen werden, wo ihnen ein noch größerer Instrumentenbestand zur Verfügung steht. Dann wird es keinen dreidimensionalen Gegenstand mehr geben, den sie nicht prüfen können. Das ist die nahe Zukunft: Die Pläne sind schon fertig. In Győr ist man auf dem Weg, sämtliche Produktionsschritte kompetent durchführen zu können. Und das bedeutet, dass innerhalb von zwei Jahren aus einer Vision Realität geworden ist und ein eigenständig funktionierendes und mit den übrigen Bereichen des Werkes eng vernetztes Zentrum entstanden ist, das „Zukunft MACHt“ – mit echtem Audi Temperament!





# Hundert Prozent Natur

Ilcsi – Kräuter für die Schönheit

Ein Familienunternehmen, dessen Produkte heute auf der ganzen Welt vertrieben werden und das seine Basisstoffe noch immer aus der Natur oder von eigenen Bioplantagen gewinnt. Und Tante Ilcsi, die geistige „Mutter“ des florierenden Unternehmens, die bis zum heutigen Tage ihre Ideen einbringt.

Ferenc Molnár,  
Tante Ilcsis Sohn, der  
Firmenbesitzer und  
Geschäftsführer.



# A

Am Rande Budapests, im Garten des von Bergen umgebenen Einfamilienhauses ist vom Lärm der Stadt nichts mehr zu hören. Die unendliche Weite der sich sanft wiegenden Wälder und die beruhigende Stille des neblig-blauen Himmels umgeben den Sitz des zurzeit einzigen ungarischen Unternehmens, das Biokosmetik herstellt. An der einfachen, doch stilvollen Holztür hängt neben einem Graskranz das vergrößerte Firmenlogo: *Ilcsi – Kräuter für die Schönheit*. Im Eingang heißen ein altertümlicher Kachelofen und freundliche Gesichter den Eintretenden willkommen. Die Umgebung ist wahrlich inspirierend und die Anfänge des Unternehmens scheinen so fern von hier zu liegen wie der Schönheitssalon in Dubai, der durch Ilcsi der beste seiner Kategorie wurde.

## Bewahrung der Familientradition

Tante Ilcsi, das ist Frau Dániel Molnár. Sie begann in den 50er Jahren als Kosmetikerin zu arbeiten und verfügte schon von Anfang an über einen hohen fachlichen Anspruch und eine Neugier, die sich auf keinen Fall mit den damals vier bis fünf verfügbaren Produkten zufriedenstellen ließ. „Da man kaum etwas bekommen konnte, begann sie selbst für den eigenen Gebrauch aus Heilpflanzen, Gemüse und Obst verschiedene Produkte zu mischen. Als sie sich weiterentwickelte und sich die Nachricht verbreitete, waren auch Kollegen zunehmend an ihren Produkten interessiert, bis die Nachfrage immer stärker wurde“, erzählt Ferenc Molnár, Tante Ilcsis Sohn, der Firmenbesitzer und Geschäftsführer. „Man musste ausbauen – was zunächst so viel bedeutete, dass man neben den beiden bereits vorhandenen polnischen Ein-Liter-Rührgeräten, mit denen sie die Cremes mischte, noch zwei weitere kaufte“, fügt er lächelnd hinzu.

Das Geschäft lief langsam, aber sicher an, was nicht ohne Auswirkungen auf die Familie blieb. „Nachdem ich 1976 als Fotograf zu arbeiten begonnen hatte, bat mich meine Mutter in den späten 70er Jahren mehr und mehr um Hilfe. Zu dieser Zeit setzten wir uns ins Auto und fuhren

durchs Land, um die entsprechenden Gegenden zum Pflanzensammeln zu finden. Zu Beginn der 80er Jahre entwickelte sich die Lage so weit, dass wir ein Unternehmen gründeten, an dem ein Großteil der Familie mitarbeitete. Vom Kochen der Kosmetika bis zum Beschaffen der nötigen Behälter, alles haben wir selbst gemacht – ich tat all dies parallel zu meiner Fotoarbeit. 1991 schließlich kam ich zu der Überzeugung, dass beides zu viel war, und hörte mit der Fotografie auf. Doch so ganz habe ich damit nicht abgeschlossen, zum Beispiel mache ich die Pflanzenfotos für die Firma.“

Und Tante Ilcsi, deren eine Urgroßmutter Kräutlerfrau war, die andere eine ländliche Chiropraktikerin, arbeitete all die Jahre mit unglaublichem Elan und Schwung, während sie ihr Wissen weitergab. „Meine Mutter ist das Alpha und Omega unserer Produkte. Sie gab den geistigen Hintergrund und das Fachwissen, ich half ihr, das Ganze in Form zu gießen, die Firma aufzubauen. 15 Jahre habe ich so neben ihr gearbeitet, dass ich nur zuschaute, und es vergingen anderthalb Jahrzehnte, bis ich wagte zu behaupten, dass auch ich eine Ahnung davon hätte.“

## Schönheitsprodukte, die gesund erhalten

Im Empfangszimmer des Erdgeschosses, wo unser Gespräch stattfindet, hängen Bilder und Auszeichnungen an der Wand und auf einem langen Tisch liegen in zahlreiche Sprachen übersetzte Ilcsi-Produktkataloge aus. Ferenc Molnár weist den weltweiten Erfolg bescheiden dem Glück und der Macht des Hörensagens zu, doch er erkennt stolz an, dass es ohne die ausgezeichnete Qualität der Produkte wohl kaum genug zur richtigen Zeit am richtigen Ort aufgeschnappte Gesprächs-

## Unternehmensgeschichte

- 1958: erste Schritte, erste Produkte
- 1984: Gründung des Familienunternehmens
- 1994: kostenfreie Fortbildungskurse im Ilcsi-Lehrstudio
- 1996: erste Bestellung aus dem Ausland
- 1997: erster Ilcsi-Kongress – seitdem einer der ranghöchsten Kosmetikkongresse
- 2005: Einführung des MSZ EN ISO 9001:2001 Qualitätsmanagementsystems (Produktion und Produktentwicklung)
- 2006: Eröffnung des ersten Ilcsi-Salons in Dubai
- 2006: Akkreditierung der eigenen Bioplantage

**Preise, Anerkennungen**

- 1999: Tante Ilcsi wird mit dem Kleinen Kreuz des Verdienstordens der Ungarischen Republik ausgezeichnet
- 2004–2010: Superbrands Award
- 2005: Preis der Naturheilkunde beim XV. Naturheilkundekongress
- 2007: Beauty Forum Professional Award



fetzen gegeben hätte. Es ist kein Zufall, dass in Osteuropa vor allem Ilcsi-Produkte das Prüfsiegel des „BDIH – Kontrollierte Natur-Kosmetik“ erhalten haben, das nur Produkte tragen dürfen, die den strengen Kriterien des BDIH (Bundesverbandes deutscher Industrie- und Handelsunternehmen u. a. für Körperpflegemittel) entsprechen. Und das Unternehmen ist bestrebt, die Palette dieser Produkte nach und nach zu erweitern.

Die Produktion der Kosmetika, die heute bereits auf vier Kontinenten präsent sind, in den USA sogar schon gefälscht werden – was wirklich nur bei den größten Marken vorkommt –, geschieht in

auf Wasser- oder Ölbasis gelagert, also die pflanzlichen Breie, die bis zu drei, vier Monate reifen müssen, bevor sie verarbeitet werden.

„Ilcsi-Produkte werden ausschließlich von Kosmetikerinnen und Kosmetikern angewendet bzw. an deren Kundschaft weitergegeben.“

den hierfür ausgebauten Räumlichkeiten des Familienhauses unter strikter Einhaltung der Vorschriften. Zum Tragen von Schutzkleidung ist der Besucher ebenso verpflichtet wie der Geschäftsführer sowie alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Labor. Und das Labor ähnelt einer Kombination aus Fundgrube und Hexenküche: riesige, silbern glänzende Gefäße, leise klickende und summende Maschinen und auf den Regalen unzählbare Flaschen, gefüllt mit farbigen Flüssigkeiten. In diesen werden die pflanzlichen „pulpas“

„Durch das Glas sieht man sehr gut die eigene Farbe der Pflanzen, die später auch die Farbe des Produktes sein wird, da wir keinerlei Zusatz- oder Farbstoffe hinzufügen“, erklärt Ferenc Molnár. „Die Farbkörper, die Flavonoide,

spielen eine außerordentlich wichtige physiologische Rolle, da sie nicht nur das Immunsystem stärken, sondern auch über eine gute Fähigkeit zur Bindung der freien Radikale verfügen und somit eine krebsvorsorgende Wirkung haben. Außerdem arbeiten wir nicht mit Extrakten, sondern mit der gesamten Pflanze, womit wir 100-prozentig die ursprüngliche Zusammensetzung der Pflanzen bewahren. Diese zwei Dinge unterscheiden Ilcsi dank der Kenntnisse und Fähigkeiten meiner Mutter von allen anderen Kosmetikprodukten.“



„Es ist kein Zufall, dass in Osteuropa vor allem Ilcsi-Produkte das Prüfsiegel des ‚BDIH – Kontrollierte Natur-Kosmetik‘ erhalten haben.“

**Länder, in denen Ilcsi vertreten ist**

- Australien, China, Frankreich, Hongkong, Indien, Irland, Japan, Kanada, Malaysia, Neuseeland, Niederlande, Polen, Rumänien, Schweden, Slowenien, Taiwan, USA, Vereinigte Arabische Emirate, Zypern.

**Drei Generationen**

Ilcsi-Produkte sind Premiumprodukte. Sie werden ausschließlich von Kosmetikerinnen und Kosmetikern angewendet bzw. an deren Kundschaft weitergegeben. Heute unterstützt das Unternehmen bereits 36 Kosmetikschulen landesweit – sowohl finanziell als auch mit der gesamten Produktpalette. Über die Grundausbildung hinaus besteht die Möglichkeit, als sogenannte Referenzkosmetikerin die Ilcsi-Produkte und ihre Anwendungsbereiche noch genauer kennenzulernen. Doch nicht nur die Kosmetikausbildung wird seit Jahren durch das Unternehmen gefördert. Neben der Unterstützung zahlloser kleiner Stiftungen und Wohltätigkeitsaktionen ist es seit drei Jahren auch einer der Hauptunterstützer des MME, des Ungarischen Vogel- und Naturschutzverbandes. Die Berufung und die Liebe zur Natur werden in der Familie weitervererbt – und Nachkommen sind genug da.

„Ich habe vier eigene und zwei weitere Kinder: fünf Jungs und ein Mädchen. Das älteste ist 27, das jüngste erst fünf Jahre alt. Meine Söhne haben seit ihrem zwölften Lebensjahr jeden Sommer hier in der Firma gearbeitet, zunächst zwei Wochen, dann ab 14 Jahren ein bis zwei Monate. Und sie malten dabei nicht am Schreibtisch des Firmenchefs ihre Bildchen oder bastelten Flugzeuge, sondern gingen mit den anderen raus Pflanzen sammeln, beschriften, sie haben in jede Arbeit Einblick gewinnen können. Ich habe darauf bestanden, dass das so geschieht, und ich habe sie, wenn auch in Form von Taschengeld, dafür bezahlt“, erzählt Ferenc Molnár. „So ist theoretisch und auch praktisch die Möglichkeit zur Weitergabe gegeben, auch wenn diese Generation schon viel ungeduldiger ist. Sie werden nicht 15 Jahre warten, so wie ich es getan habe. Doch sie haben bereits ihre eigenen Ansichten, einen Überblick, sodass nur noch die gewisse Verbundenheit und Hingabe nötig sind, mit denen auch wir diese Firma aufgebaut haben. Wenn das da ist, dann gibt es kein Problem, denn meiner Meinung nach muss man in jedem Beruf danach streben, dass das Endergebnis perfekt ist – und in dieser Hinsicht ist es vielleicht auch gleich, ob man Zimmermann oder Gehirnchirurg ist.“

## Verantwortung über Generationen

Als Eltern fühlen wir uns verantwortlich für das Schicksal der eigenen Kinder, für ihr Glück, dafür, dass das Wissen und Erbe der Familie, welches wir selbst auch vererbt bekommen haben, an die nächste Generation weitergegeben wird. Dieses Verantwortungsbewusstsein trägt seine Wurzeln in der Geschichte.

„Der Name verpflichtet“ – dieses bekannte Motto ist nicht nur im Familienleben von Bedeutung, sondern auch bei der Audi Hungaria, denn das Verantwortungsgefühl der zukünftigen Generation gegenüber ist in unserem Unternehmen selbstverständlich.

Die Verantwortung der Audi Hungaria ist vielseitig, aber zugleich so einfach zu formulieren: Das Unternehmen übernimmt Verantwortung für seine eigene Zukunft. Was bedeutet das konkret für mich als Geschäftsführer des Personalwesens? Verantwortung für die Arbeitnehmer von heute und von morgen.

Zur Strategie unseres Personalwesens gehört, bereits im Grundschulunterricht Verantwortung für die Bildung der Kinder zu übernehmen, die sich über die Ausbildung zum Facharbeiter bis hin zum Universitätsstudium fortsetzt. Meine Aufgabe besteht darin, diese Verantwortungsbereitschaft in konkrete Aktionen umzusetzen. 2010 wurden solche Projekte initiiert, die die zukünftigen Generationen und zugleich die langfristige Entwicklung der Audi Hungaria unterstützen.

„Zur Strategie unseres Personalwesens gehört, bereits im Grundschulunterricht Verantwortung für die Bildung der Kinder zu übernehmen.“

Unter der Leitung der Stadt Győr und in Kooperation mit dem Ungarndeutschen Bildungszentrum Grundschule wurde 2010 die „Audi Hungaria Német Iskola“ gegründet, die in Győr den Unterricht mit sowohl in Deutschland als auch in Ungarn anerkannten Lehrplänen und deutschen Lehrerinnen und Lehrern aufnahm, mit dem Ziel, die Deutschkenntnisse der Kinder zu fördern. Des Weiteren fanden in diesem Jahr von 62 Auszubildenden in der Fachausbildung 53 nach dem Praktikum bei Audi Hungaria eine Anstellung, die anderen entschieden sich für eine Weiterbildung. Dieses mehr als 85-prozentige Übernahmeverhältnis ist in der Geschichte unserer dualen Fachausbildung das bisher beste Ergebnis.

Entlang der Generationen kommen wir nun von den Schulkindern über die Teenager zu den jungen Berufsanfängerinnen und -anfängern, die schon selbst entscheiden, wie sie ihre Zukunft gestalten wollen. Unser Unternehmen will die jungen Leute, die sich für die Automobilbranche interessieren, von ihrem ersten Schritt in Richtung ihres zukünftigen Fachs an unterstützen. Im Mittelpunkt steht hier vor allem die Förderung des Studiums. An der Széchenyi István Universität in Győr nahmen im Rahmen des (deutschsprachigen) Masterstudiengangs zahlreiche Studenten den Kurs „Audi Hungaria Verbrennungsmotoren“ auf.

László Csuti, Fertigungsplanung;  
Vivien Hidvégi und Gábor Mátyás, Auszubildende



Richárd Rozman  
Geschäftsführer Personalwesen  
der Audi Hungaria

Hinter den Premiumprodukten, die Audi Hungaria fertigt, steht das in den vergangenen 17 Jahren gesammelte Fachwissen unserer hochqualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Nicht selten treten auch deren Kinder später in unser Unternehmen ein, um dieses Wissen weiterzuentwickeln. Die große Erfahrung dieser Fachleute bildet die sichere Basis dafür, dass wir dieses Unternehmen ökonomisch erfolgreich führen und fortlaufend entwickeln können. Somit übernehmen wir die Verantwortung auch für zukünftige Generationen.

## Ein sportliches Paar – Olivér Jakab und seine Tochter Réka

Olivér Jakab war einer der ersten Angestellten der Audi Hungaria. Seit der Gründung des Unternehmens arbeitet der Ingenieur im Qualitätssicherungsbereich der Motorenproduktion. „Ich war immer stolz darauf, dass ich bei der Audi Hungaria arbeite, auch wenn ich zu Hause wenig von der Arbeit gesprochen habe. Als Vater von zwei Töchtern weiß ich, dass technische Sachen nicht gerade das Gesprächsthema Nummer eins in der Familie sind. Dann schon eher Fußball ... Beide Töchter spielen Fußball und Réka ist Mitglied der nationalen Frauenfußballmannschaft und als gemeinsame Leidenschaft schauen wir uns die Spiele an“, berichtet Olivér. Seine Tochter Réka erzählt stolz: „Ich habe mein Studium der Internationalen Studien absolviert und habe eine höhere Fachausbildung zur Fremdenführerin abgeschlossen. Bei der Audi Hungaria habe ich eine hervorragende Möglichkeit zu arbeiten bekommen und nach einem halben Jahr Praktikum empfangen mich nun bereits hauptberuflich die Besucher zur Werksbesichtigung.“



Seit seiner Eröffnung arbeitet Réka Jakab im Audi Hungaria Besucherzentrum, und so ist neben dem Fußball auch der gemeinsame Arbeitsplatz ein verbindendes Element zwischen Vater und Tochter.

## In den Fußstapfen des Vaters – Károly Rónai und sein Sohn Tamás

Károly Rónai gehört zum Stammteam der Audi Hungaria, denn er arbeitet schon seit 16 Jahren für das Unternehmen. Während dieser Zeit erledigte er Führungsaufgaben in verschiedenen Bereichen, zurzeit ist er Leiter des 35-köpfigen Teams des Industrial Engineering. So ist es nicht verwunderlich, dass sein Sohn Tamás bereits als Teenager beinahe alles über das Unternehmen und die Arbeit seines Vaters wusste – und bald war er sich sicher, dass er die technische Laufbahn wählen würde. Nach Abschluss des Studiums bewarb sich Tamás bei Audi Hungaria. Heute arbeitet er als Ingenieur im Bereich der Vierzylinder-Motorenproduktion und wird die kommissarische Leitung der mechanischen Bearbeitung der GE-Kurbelwelle übernehmen. „Tagsüber treffen wir uns selten“, erzählt Károly. „Abends jedoch wird schon über die Arbeit gesprochen. Manchmal kommt es vor, dass Tamás einen Ratschlag von mir braucht, doch grundsätzlich hat er be-



stimmte Vorstellungen und weiß, was seine Ziele sind. So ist meine einzige Aufgabe, auf ihn stolz zu sein und ihn zu unterstützen.“

## Ein Fall für vier – Mátyás, Gábor, Máté und Balázs Boros

„Unser Vater hat uns, schon als wir in die Grundschule gingen, ermutigt, die Automobilindustrie zu wählen. Er liebt seine Arbeit, und seine Begeisterung hat sich auf uns übertragen“, sagt der älteste Sohn Gábor. Mátyás Boros arbeitet seit acht Jahren bei Audi Hungaria, zurzeit im Bereich der Sechszylinder-FSI-Motorenproduktion. Für Máté und Gábor war es selbstverständlich, dass sie die Technische Mittelschule PÁGISZ abschließen und in den Győrer Motorenwerken beschäftigt werden. Ein glücklicher Zufall wollte es, dass sie einen Arbeitsplatz im Team ihres Vaters erhielten, und so arbeiten sie nun alle drei zusammen. Balázs, das jüngste Mitglied der Familie, lernt zurzeit noch die Kniffe der Industrieelektronik

und erhält sein praktisches Können im Rahmen der dualen Fachausbildung der Audi Hungaria, um dann nach Abschluss seines Studiums, wie sein Vater und seine Brüder, die rote Audi Jacke anzuziehen.



# Verkehrsregeln für die ganz Kleinen

Verkehrsunterricht in Győrer Kindergärten

In den städtischen Kindergärten der Stadt Győr beschäftigen sich die Kinder seit dem Frühjahr 2010 auf spielerische Art mit Verkehrsregeln und -zeichen. Das vom Verein „Fröhliche Kinder“ und der Polizeibehörde der Stadt initiierte Lernprogramm erhielt Unterstützung von Audi Hungaria.

**S** Solange unsere Kinder noch klein sind, halten wir sie an der Hand, überqueren gemeinsam mit ihnen die Straße, nehmen sie auf dem Fahrradgepäckträger oder im Kinderanhänger mit und helfen ihnen in den Kindersitz im Auto. Doch sowie sie älter werden, möchten sie allein gehen! Wir dagegen möchten sie in Sicherheit wissen und lassen sie ungen los. Da die Kleinsten im Alltag am meisten gefährdet sind, ist es wichtig, dass wir ihnen so früh wie möglich die Verkehrsregeln nahebringen, damit sie zum Beispiel wissen, wer beim Fahrradfahren Vorfahrt hat und wie sie sicher einen Zebrastreifen überqueren. Durch die Unterstützung der Audi Hungaria können nun bereits Kindergartenkinder die grundlegenden Verkehrsregeln erlernen: „Die Idee entstand während einer Veranstaltung für Kinder, als wir im Gespräch mit den Kleinen feststellten, dass sie die grundlegenden Verkehrsregeln nicht kennen. Wir haben dann einen Lehrplan mit Anschauungsmaterialien ausgearbeitet, die wir auch jetzt nutzen“, erzählt Patricia Koczkás, Vorsitzende des Vereins „Fröhliche Kinder“, von den Anfängen. An der Ausarbeitung des Konzepts waren auch Fachleute der Polizeibehörde Győr sowie das Bildungsbüro der Stadt beteiligt.

## Spielerisch leicht

In zwei Kursphasen von Februar bis Mai 2010 und von September 2010 bis Januar 2011 nahmen 29 städtische Kindergärten mit insgesamt bis zu 800 Kindern an der Verkehrserziehung teil. Einmal wöchentlich wurde den Kleinen in 45-minütigen Einheiten das aus 15

Punkten bestehende Programm vermittelt. Spielerisch lernten sie die wichtigsten Verkehrsregeln für Fußgänger, Radfahrer, Autos und Busse in zahlreichen Situationsübungen. Das Kursmaterial umfasst unter anderem kleine Autos mit Fußantritt, Verkehrsschilder, bunte Karten mit unterschiedlichen Verkehrssituationen, Schilder mit verschiedenen Szenen, Autospieleppiche, einen mobilen Verkehrspark, ein Arbeitsheft und mehrere Kurzfilme. Und natürlich durfte – neben den ausgebildeten Pädagoginnen und Pädagogen – ein echter Polizist nicht fehlen, der die Kinder in die Welt der Handzeichen einführte und schon dadurch große Freude auslöste, dass er in seinem Polizeiwagen mit Blaulicht vorfuhr. „Die Kinder lieben diese Beschäftigungen. Wir hören, wie sie schon morgens im Kindergarten sagen: ‚Wie gut, heute haben wir Verkehrsunterricht! Was wir wohl lernen?‘ Und auch von den Eltern kommen viele positive Rückmeldungen, oft erzählen sie, dass ihre Kinder sie bereits korrigieren: Sie sollen nicht bei Rot über die Ampel fahren und den Fußgänger zuerst über die Straße lassen ... Vor diesem Hintergrund sehen wir den Erfolg des Programms bestätigt und sollten es unbedingt fortsetzen“, verweist Patricia Koczkás auf die Zukunftspläne.



## Audi Hungaria Német Iskola

Audi Hungaria Iskola Győr  
Eine Abteilung des Ungarndeutschen Bildungszentrums Baja

Im Herbst 2010 nahm die von Audi Hungaria und der Stadt Győr unterstützte „Audi Hungaria Deutsche Grundschule und Gymnasium“ ihren Lehrbetrieb auf. Zurzeit unterrichten acht Pädagoginnen, darunter drei deutsche Muttersprach-

lerinnen, die drei Klassen. Die 50 Kinder erhalten nach erfolgreichem Abschluss ein Schulzeugnis, welches sowohl in Ungarn als auch in Deutschland anerkannt wird, dank des vom Ungarndeutschen Bildungszentrum in Baja ausgearbeiteten Unterrichtskonzeptes, das den hohen Anforderungen der Kultusministerkonferenz der Bundesrepublik Deutschland sowie den Vorschriften des Bildungsministeriums Ungarns entspricht. Das Allgemeine Kulturzentrum der Deutschen in Ungarn (MNÁMK) führt die Ausgestaltung des Lernstoffs und die fachliche Koordination durch. Audi Hungaria unterstützt die Einstellung der Pädagoginnen und Pädagogen sowie die Ausstattung der Schule, während die Stadt Győr die Erneuerung der Schulräume förderte. Über den klassischen Unterricht hinaus werden den Schülern weitere Aktivitäten wie Rede- und Sprachentwicklung, Sport, Musik und Bastelkurse angeboten.



# „Masterstudiengang „Verbrennungsmotoren“

Durch die Einführung des Bologna-Systems sind Studentinnen und Studenten mobiler geworden. Nach Erlangen des Bachelors haben sie die Möglichkeit, im Rahmen ihres Masters ihre beruflichen Kenntnisse zu vertiefen oder sie auf einem vom Grundstudium abweichenden Gebiet zu erweitern.



**D**abei ist von besonderer Bedeutung, dass die Studierenden ihre an der Universität angeeigneten Kenntnisse später auch in der Praxis anwenden können. In der Realität zeigt sich jedoch, dass die theoretische Ausbildung und die Praxis oft weit auseinanderklaffen. Für die Ausbildung unserer zukünftigen Ingenieure sind daher professionelle Fachleute nötig, wobei es im Besonderen auch darum geht, die Grundsätze der Lehre von den Verbrennungsmotoren zu vermitteln – was in Győr auf einzigartige Weise seinen Anfang nahm.

Professor Dr. Hans Peter Lenz wird von der Marke mit den Vier Ringen besonders geschätzt, nicht nur wegen seiner außerordentlichen Fachkenntnis und seiner Reputation. Mit wissenschaftlichen Vorträgen unterstützt er den Audi Hungaria Lehrstuhl für Verbrennungsmotoren. Der Professor, früher Leiter des Instituts für Verbrennungskraftmaschinen und Kraftfahrzeugbau an der TU Wien, nimmt auch nach seiner Emeritierung aktiv am wissenschaftlichen Leben teil. An der Széchenyi István Universität Győr hielt der Professor vor mehreren Hundert Studierenden einen Vortrag zum Thema „Tendenzen in der Entwicklung der Kraftfahr-

zeugantriebe“. In diesem Rahmen entstand das folgende Interview. **Herr Professor Lenz, geben Sie uns doch kurz einige Informationen zu Ihrer Person.** Seit meiner Emeritierung habe ich den Vorsitz des Österreichischen Vereins für Kraftfahrzeugtechnik inne. Der Verein organisiert rund 30 Veranstaltungen pro Jahr. Unsere Hauptveranstaltung ist das Internationale Wiener Motorensymposium, das 2011 zum 32. Mal über die Bühne gehen wird. Ich war lange Zeit auch in der Motorenindustrie tätig. So arbeitete ich zum Beispiel für Daimler Benz und Klöckner-Humboldt-Deutz (KHD), die heute nur noch Deutz heißt. Durch diese Erfahrung bot sich mir

die Möglichkeit, das Gewerbe auch in der Praxis kennenzulernen.

**Sind Sie in Ihrer Laufbahn schon auf einen vergleichbaren Lehrstuhl gestoßen, der so eng mit einem Unternehmen verknüpft ist?** Der spezielle Masterstudiengang für Verbrennungsmotoren, den der Audi Hungaria Lehrstuhl anbietet, ist meines Wissens weltweit einzigartig. Wo neben der Ausbildung über das Fachwissen hinaus auch auf Fremdsprachenunterricht großen Wert gelegt wird. An der TU Wien und auch an den deutschen Universitäten werden zwar Maschinenbau-Studiengänge angeboten, in deren Rahmen sich die Studenten auf Verbrennungsmotoren spezialisieren können. Demgegenüber sind am Audi Hungaria Lehrstuhl in Győr aber Verbrennungsmotoren eine eigene Fachrichtung eines Masterstudiengangs.

**Inwiefern ist das von Bedeutung für die Studenten?** Ingenieure der Automobilbranche sind heute knapp. Es werden immer mehr gut ausgebildete Fachleute mit technischem Wissen gesucht, die auch über angemessene Sprachkenntnisse verfügen – ein grundlegendes Auswahlkriterium bei Audi. Die praxisnahe Ausbildung in Győr hat deshalb einen so hohen Stellenwert, weil die gut ausgebildeten Fachkräfte in gro-



ßem Maße zum Gelingen des Unternehmens beitragen. Hinzu kommt, dass das notwendige Zusatzwissen im Hinblick auf moderne Verbrennungsmotoren leichter in solch einen Masterstudiengang zu integrieren ist. Ich denke hier vor allem an die Hybridisierung und Elektrifizierung des Antriebsstrangs. Hierauf muss besonderes Augenmerk gelegt werden, denn früher war es ja so, dass ein Motoren-Ingenieur auf Mechanik und Thermodynamik spezialisiert war. Der Audi Hungaria Lehrstuhl in Győr wird jedem Anspruch einer guten Ausbildung gerecht, weil Wissenschaft und Industrie hier eng miteinander verbunden sind, was in einer praxisorientierten Branche wesentlich ist. Es hat ja keinen Sinn, Wissen zu generieren, ohne dieses zu nutzen. Was fängt man mit einem Ingenieur an, der auf dem Papier zwar eine Kurbelwelle darstellen kann, in der Praxis aber nicht immer weiß, wie man eine baut? Für die Abgänger wiederum eröffnet sich eine große Vielfalt an Berufsmöglichkeiten, ist doch Audi mit dem VW Konzern verbunden.

**Wie sieht Ihrer Meinung nach die weitere Entwicklung bei Fahrzeugmotoren aus?** Ich sehe bei der Motorenentwicklung derzeit drei Richtungen. Erstens wird die Hybridisierung weiter vorangetrieben, sprich die Verbindung von Verbrennungs- und Elektromotor. Des Weiteren wird ein rei-

**Hans Peter Lenz**  
Geboren 1934 in Bonn, emeritierter Universitätsprofessor. 1974 wurde er in den Vorstand des Instituts für Verbrennungskraftmaschinen und Kraftfahrzeugbau der TU Wien gewählt. Mit Arbeiten zur Gemischaufbereitung des Ottomotors sowie der Entwicklung des Katalysatorsystems hat er sich europaweit einen Namen gemacht. 1992 erhielt Lenz für die Ausarbeitung der Katalysatorprüfmethode den „Umweltpreis des ARBÖ“ (Auto-, Motor- und Radfahrerclub Österreichs). 2002 zog sich Prof. Lenz aus der aktiven Forschungsarbeit zurück, blieb jedoch der Automobilbranche treu: 2004 gab er das international verbreitete Technikmagazin „Motortechnische Zeitschrift“ heraus. Als Mitglied des „Österreichischen Vereins für Kraftfahrzeugtechnik“ beteiligt er sich seit mehr als 30 Jahren an der Organisation des renommierten internationalen Wiener Motorensymposiums. 2009 erhielt er hierfür bereits zum zweiten Mal den Preis der Interessengemeinschaft der Motorjournalisten.

ner Elektroantrieb entwickelt, für den jedoch regenerativ erzeugte Elektrizität notwendig wäre. Und letztendlich wird es weiterhin eine Verbesserung der konventionellen Verbrennungsmotoren geben, was heißt, dass beim Verbrauch eine Optimierung von etwa 30 Prozent möglich ist.



# Aus der Vogelperspektive

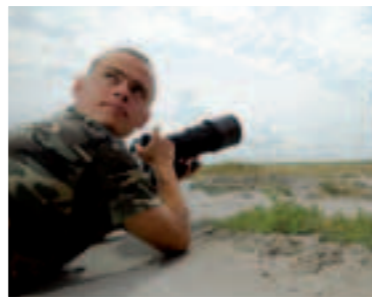
Ungarn ist reich an Naturschätzen, viele interessante Vogel- und Pflanzenarten sind hier zu finden. Auf unserer Tour haben wir diese Schätze der Natur aufgesucht, fachkundig begleitet von Bence Máté, einem 25-jährigen Fotografen, den die BBC bereits zum zweiten Mal als „Naturfotografen des Jahres“ ausgezeichnet hat.

Bence Máté und das A3 Cabriolet machen sich auf den Weg in die Natur.





**Bence Máté**  
Ein begabter Naturfotograf wie Bence Máté braucht vor allem Geduld, eine ruhige Hand und immer wieder ein gutes Versteck, um die Tiere in ihrer natürlichen Umgebung beobachten zu können und im richtigen Moment auf den Auslöser zu drücken.



# B

Besonders die Vögel fühlen sich wohl im Karpatenbecken: Bis jetzt wurden 403 Vogelarten registriert, darunter 360 geschützte, davon elf Arten, die weltweit zu den besonders gefährdeten Vögeln zählen. Laut der internationalen Organisation der Ornithologen BirdLife bietet Ungarn den Vögeln einen Lebensraum von ca. anderthalb Millionen Hektar. Be-

sonders reich an Vögeln sind unter anderem die Regionen von Balaton und Neusiedlersee, die Regionen entlang der Donau und dem zweitgrößten Fluss Teiss sowie der Nationalpark Hortobágyi. Zu den Vogelarten gehören der Seeadler, die Großtrappen, der Östliche Kaiseradler, der Schreiadler, die Zwerggans, der Dünnschnabelbrachvogel und der Sakerfalke.



### Beste Naturfotograf der Welt

Bereits im Alter von 15 Jahren wurde Bence Máté mit dem ungarischen Preis „Bester Nachwuchsnaturfotograf des Jahres“ ausgezeichnet. In den folgenden vier Jahren wiederholte er dies, über fünf Jahre war er auch in der Weltkategorie der Naturfotografen der BBC erfolgreich, ein bisher weltweit einmaliges Ergebnis. Bence Mátés Name ist verknüpft mit der Technik der Naturfotografie aus dem Versteck, die auch die Fototouristen genießen können, die einen der – von Máté persönlich – aufgebauten Beobachtungsposten in Ungarn, Costa Rica und Brasilien aufsuchen. Der junge Fotograf, der 2010 die höchste Auszeichnung der Naturfotografen erhielt (BBC, „Wildlife Photographer of the Year“), hat seine zehnjährige Karriere und ausgewählte Arbeiten in dem im letzten Jahr erschienenen Fotoband „Unsichtbar“ (Láthatatlanul) zusammengefasst.



# Seltene Pflanzen und Vögel

Dem Schutz der vielfältigen Flora und Fauna Ungarns dienen zahlreiche Nationalparks. In diesen wunderbaren Naturlandschaften finden sich unterschiedlichste, selten gewordene Tier- und Pflanzenarten, von denen einige nur in Ungarn vorkommen. Auch dieser besondere Reichtum macht das Land zu einem Erlebnis.

Fertő-tavi párt

Bükkbükk

Hortobágy-puszta

Kiskunsági nyomok-bükk

Mecsek

Gemenc-ártér

- 1. Gemeine Wacholder (*Juniperus communis*)
- 2. Hundzahngras (*Cynodon dactylon*)
- 3. Sauerdom / gemeine Berberitze (*Berberis vulgaris*)
- 4. Schleierkraut (*Gypsophila paniculata*)
- 5. Kamille (*Matricaria chamomilla*)
- 6. Spitzwegerich (*Plantago lanceolata*)
- 7. Blutweiderich (*Lythrum salicaria*)
- 8. Gemeine Odemennig (*Agrimonia eupatoria*)

- 1. Landsvale (*Hirundo rustica*)
- 2. Rotfußfalke (*Falco tinnunculus*)
- 3. Löffler (*Platalea leucorodia*)
- 4. Uhu (*Bubo bubo*)
- 5. Halsbandschnäpper (*Ficedula albicollis*)
- 6. Würgfalke (*Falco cherrug*)

- 9. Gefleckter Aronstab (*Arum maculatum*)
- 10. Schlangenknöterich (*Polygonum officinale*)
- 11. Gewöhnliche Haselwurz (*Asarum europaeum*)
- 12. Krainer Tollkraut (*Scopolia carnioolica*)
- 13. Gänsefingerkraut (*Potentilla anserina*)
- 14. Gelber Steinklee (*Melilotus officinalis*)
- 15. Echter Eibisch (*Althaea officinalis*)
- 16. Wald-Ziest (*Stachys sylvatica*)
- 17. Tausendgüldenkraut (*Centaurea umbellatum*)
- 18. Echter Beinwell (*Symphytum officinale*)
- 19. Echte Goldrute (*Solidago virgaurea*)
- 20. Schwarzpappel (*Populus nigra*)
- 21. Große Brennnessel (*Urtica dioica*)
- 22. Gewöhnliche Gilbweiderich (*Lysimachia vulgaris*)
- 23. Immenblatt (*Melittis melissophyllum*)
- 24. Geflecktes Lungenkraut (*Pulmonaria officinalis*)
- 25. Echtes Johanniskraut (*Hypericum perforatum*)
- 26. Oregano (*Origanum vulgare*)

# NEWS

01.12.2010

## Die zukünftigen ungarischen Zulieferer im Fokus

Anfang Dezember 2010 starteten die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. und die ITD Hungary Investitions- und Handelsförderungsagentur ein gemeinsames Programm, dessen Ziel die Gewinnung neuer ungarischer Unternehmen als Zulieferer für den Volkswagen Konzern ist. Im Rahmen der Zusammenarbeit sucht ITD Hungary die potenziellen ungarischen Zulieferer auf und bietet ihnen Unterstützung zum Erhalt von Entwicklungsförderungen an. Derweil unterstützen die Experten von Audi die zukünftigen Partner durch die Bereitstellung der neuesten Technologien. Als ersten Schritt führen Audi Hungaria und ITD Hungary ein Vorauswahlverfahren unter Beachtung der fachlichen Vorschriften des Volkswagen Konzerns durch. An dem Auswahlverfahren kann jedes ungarische Unternehmen teilnehmen, das ein entsprechendes Produktportfolio, einen gesicherten finanziellen Hintergrund und Entwicklungspotenzial vorweisen kann. Laut Dr. Johannes Roscheck, Geschäftsführer Finanzen der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., „bietet die enge Mitarbeit den potenziellen ungarischen Zulieferern ernsthafte Möglichkeiten zur Förderung bzw. zur Aufnahme in das Zulieferersystem des Volkswagen Konzerns“.

03.09.2010

## Vorsprung durch Technik erleben

Nur ein Klick und ein kurzer Spaziergang. Auf der Internetseite der Audi Hungaria können sich Interessierte für die zweimal täglich stattfindenden Werksbesichtigungen anmelden. Die bisherige Besucherzahl wurde durch den Ausbau der Besucherrouten deutlich gesteigert. Im Besucherzentrum laden ein Café und ein Audi Shop zum Verweilen ein. Je nach Wunsch erfolgen die Besichtigungen auf Ungarisch, Deutsch oder Englisch und geben einen Einblick in die Geheimnisse der Motor- und Fahrzeugproduktion.



23.09.2010

## Im Zeichen der Erweiterung

Rupert Stadler, Vorstandsvorsitzender der AUDI AG, und Viktor Orbán, Ministerpräsident der Republik Ungarn, gaben am 23. September 2010 in einer gemeinsamen internationalen Pressekonferenz im Budapester Parlament den Erweiterungsplan des Audi Standorts Győr bekannt. Bis 2013 wird das Unternehmen 900 Millionen Euro investieren – der erste Schritt war der Kauf eines 200 Hektar großen Grundstücks. Nach dem Ausbau verfügt das Győrer Werk zukünftig über eine vollständige Produktionskette. Mit der Schaffung von 1.800 neuen Arbeitsplätzen sichert das Unternehmen dann insgesamt 15.000 Menschen in der Region Arbeit. Die Erweiterung der Standorts steigert die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens. Im Jahr 2015 will Audi 1,5 Millionen Automobile verkaufen und somit zum erfolgreichsten Premiumhersteller werden.



01.09.2010

## Schulbeginn

Am 1. September begann das Schuljahr in der neuen Audi Iskola mit 53 ungarischen und fünf deutschen Schülern. In der Schule unterrichten acht Lehrerinnen. Drei von ihnen sind deutsche Muttersprachlerinnen. Die hier erworbenen Abschlusszeugnisse werden sowohl in Deutschland als auch in Ungarn anerkannt. Die Ausgestaltung des Lernstoffs und die fachliche Koordination führt das Allgemeine Kulturzentrum der Deutschen in Ungarn (MNÁMK) durch. Die Einstellung der Pädagogen und die Ausstattung der Schule wurden von Audi Hungaria unterstützt. Bei der Erneuerung der Schulräume hat die Stadt Győr geholfen.



**Ulf Berkenhagen**  
Mitglied des Vorstands der AUDI AG  
(Beschaffung), Mitglied der Aufsichtskommission der Audi Hungaria

## Lieferantenförderung im Fokus

Audi hat sich ehrgeizige Wachstumsziele gesetzt. Bis 2015 wollen wir der erfolgreichste Premiumhersteller weltweit werden. Das kann nur mit starken Partnern gelingen – überall auf der Welt. Daher hat Audi Hungaria ein Programm gestartet, um mögliche, künftige Lieferanten aus Ungarn gezielt zu fördern. Fachexperten von Audi bieten Unterstützung beim Wissenstransfer neuester Technologien und Prozesse an, um die Lieferanten an unsere hohen Qualitäts- und Innovationsansprüche heranzuführen. Teilnahme Kriterien für das Programm sind ein spezialisiertes Produktportfolio, finanzielle Stabilität und hohe Entwicklungskapazitäten. Audi Hungaria engagiert sich seit Jahren dafür, dass der Anteil ungarischer Lieferanten erhöht wird. Mit diesem Programm kommen wir unserem Ziel einen großen Schritt näher und tragen gleichzeitig zur Beschäftigungssicherung in Ungarn bei.

# Das Abbild

Eine Sammlung, die ihre Existenz der Verbindung von Kunstverstand und besonderem geschäftlichem Gespür zu verdanken hat. Und ein Sammler, der zu den seltenen Ausnahmen gehört, die in der Lage sind, vor allen anderen zu erkennen, was wahren Wert hat. László Vass und die Vass-Collection.



# W

Wir finden die Moderne Gemäldegalerie, die die Vass-Collection beherbergt, beim Eingang zur mittelalterlichen Veszprémer Burg. Sie ist kaum zu übersehen, wenn auch das Haus, das eine der bedeutendsten Sammlungen ungarischer zeitgenössischer Kunst zeigt, sich so selbstverständlich in die historischen Gebäude einreicht, dass ich einen Moment lang glaube, am falschen Ort zu sein. Doch ein Blick auf die mit ihren klaren Formen so aussagekräftige moderne Skulptur im Innenhof genügt, um jeden Zweifel zu beseitigen.

## Geistige Investition

Während wir von Raum zu Raum gehen und László Vass von seiner Sammlung und der Kunst erzählt, verspüre ich den Drang, so viel wie möglich von dieser – zumindest für Laien – so geheimnisvoll scheinenden Welt der zeitgenössischen Kunst zu verstehen. Doch wie hat für den Sammler alles angefangen?

„Die Sammlung hat sich Schritt für Schritt, über einen Zeitraum von 30 Jahren und nicht von einem

Tag auf den anderen entwickelt“, erklärt László Vass. „Das Wissen kann man aus Büchern erlangen, durch Reisen, in Museen, bei Ausstellungen. Wenn man die ungarische Kunst bereits kennt, lohnt es sich, den internationalen Weg einzuschlagen, so wie ich es vor zwölf, dreizehn Jahren getan habe, da man im Ausland aus einem einzigartig reichen Angebot wählen kann. Durch unsere Sammlung vermehren wir den Kunstbestand des Landes, und die jungen Leute müssen nicht ins Ausland gehen, um diese Kunstwerke zu sehen, da sie sie hier in Ungarn, in ihrer eigenen Umgebung finden können.“

Was wir finden, ist auf jeden Fall spannend, auch

„Wenn man die ungarische Kunst bereits kennt, lohnt es sich, den internationalen Weg einzuschlagen, so wie ich es vor zwölf, dreizehn Jahren getan habe.“

für einen Kunstlaien. Die Bilder beinhalten neben dem ästhetischen Erlebnis solch eine intellektuelle Herausforderung, dass ich langsam beginne die Leidenschaft zu begreifen, mit der László Vass von den hier ausgestellten Werken spricht.

„Ich mochte schon immer die Malerei, die zum Nachdenken anregt“, erzählt er, während er in einem der zahlreichen Kunstbände blättert. „Aus diesem Grunde sammle ich geometrische, konstruktivistische Kunst. Diese Bilder beschäftigen mich, ich denke darüber nach, was sie vermitteln, welches Verlangen, welche Gefühle, welchen See-

Eine Sammlung ist nie vollendet, sie ist ständig in Veränderung, in Entwicklung.



## Die Sammlung

Beim thematischen Aufbau der sowohl auf Leidenschaft als auch auf Kenntnisreichtum basierenden Sammlung war László Vass die Freundschaft mit Jenő Barcsay eine große Hilfe. Neben den abstrakten Werken des zu den bedeutendsten ungarischen Malern zählenden Barcsay sind weitere epochebestimmende Werke ungarischer Künstler in der Sammlung zu finden, wie etwa Bilder von Lajos Kassák. Vertreten sind zudem die ungarischen Künstler Tihamér Gyarmathy, Imre Bak, Tamás Konok, Pál Deim, Dezső Korniss und Tamás Lossonczy. Unter den ausländischen Künstlerinnen und Künstlern sind in der aus mehr als 600 Werken bestehenden Sammlung der weltberühmte Luigi Tomasello, Bridget Riley oder, einzigartig im Land, Sean Scully und Richard Paul Lohse zu nennen.

lenzustand des Künstlers sie ausdrücken. Übrigens ist alles, was im 20. Jahrhundert die ungarische Kunst besonders geprägt hat, hier zu finden. Vasarely, László Moholy-Nagy, Kassák oder zum Beispiel Simon Hantaï sind bekannte und im Ausland anerkannte Künstler. Sie waren Vertreter der abstrakten oder geometrischen Kunst, deshalb sind sie es, die von den Ungarn so präsent im allgemeinen Bewusstsein sind. Meiner Meinung nach ist dies die Stärke der ungarischen Kunst.“

Was ich hier sehe und höre, ist überwältigend,

„In meinem Fall war von Anfang an die persönliche Vorliebe für die konkrete geometrische Malerei vorhanden, doch die üblichen Hürden musste auch ich überwinden.“

doch László Vass' Weg hierher verlief nicht ohne Hindernisse. Heute kann man zahlreiche Werke weltberühmter ausländischer Künstlerinnen und Künstler in der Sammlung finden, wie sonst nirgends in Ungarn – dank seines zielsicheren, auf fundiertem Wissen beruhenden Ankaufs.

„Der Sammler, der spürt, was es tatsächlich be-

deutet, dass seine Sammlung sein Abbild darstellt, kann sich glücklich schätzen. Wenn er dazu in der Lage ist, dass er sie einheitlich gestaltet, dann ist die Sammlung gut einzuordnen. Wenn der Sammler ausschließlich den Wert der Bilder berücksichtigt, dann häuft er nur an und kriecht ein Durcheinander. In meinem Fall war von Anfang an die persönliche Vorliebe für die konkrete geometrische Malerei vorhanden, doch die üblichen Hürden musste auch ich überwinden“, erzählt László Vass. „Anfangs gerieten viele Bilder in die Sammlung, von denen ich mich heute bereits wieder getrennt habe, und natürlich sind auch solche Bilder in meiner Sammlung zu finden, die keinen großen Wert erreicht haben. Dieses Risiko ist auch dabei.“

Obwohl sein Name zu den zehn wichtigsten ungarischen Sammlern gezählt wird, weist László Vass den ehrenvollen Titel so bescheiden zurück, dass jedem deutlich wird, wie wenig ihn die geschäftliche Bedeutung seiner Sammlung interessiert. „Betrachten wir die kunsthistorische Anerkennung, so kann es sein, dass die Sammlung zu den zehn bedeutendsten zu zählen ist, doch aus finanzieller Sicht ist sicher, dass es viele gibt, die mehr wert sind. Es gibt einige, die ausdrücklich danach streben, die Hauptwerke aufzukaufen, doch ich habe die Sammlung nie von dieser Seite her betrachtet. Zugleich gelangten viele Werke zu mir, die später als Hauptwerke deklariert wurden.“

## Aktualität

Während wir uns unterhalten, herrscht im Museum ständige Bewegung – die Spannung ist schier greifbar und László Vass strahlt sie mit jedem Satz und jeder Geste aus. Es laufen die Vorbereitungen für eine Ausstellung, während parallel dazu unterschiedliche Werke aus der Dauerausstellung zu sehen sind.

Alan Charlton:  
5 Vertical Parts



Alle zwei Jahre werden die Räume umgestaltet, dies ist bereits das vierte Mal.

„Auch die schönsten und mir liebsten Werke hole ich hierher, da, wie ich bereits erwähnte, meiner Meinung nach die Sammlung das Abbild des Sammlers darstellt und die Besucher durch das Museum so auch mich kennenlernen“, erklärt Vass lächelnd und fügt mit einer Anspielung auf die Ausstellung hinzu: „Wenn ein weltberühmter Künstler nach Veszprém kommt, so ist das eine große Ehre für mich und zeigt zugleich den Wert, die Qualität der Sammlung. So zum Beispiel Günther Uecker, der, nachdem er als Besucher die Ausstellung gesehen hatte, acht Werke nur für diesen Museumsplatz schuf. Ganz zu schweigen davon, dass unser Name so in Werkverzeichnissen und Kunstbänden auf der Liste der Museen erscheint, die Werke des Künstlers präsentieren. Vergleichbare Kataloge werden auf der ganzen Welt verbreitet. So festigt etwa die Tatsache, dass die im Hof zu sehende Skulptur von Marta Pan mit dem Standort Veszprém vielfach verzeichnet ist, auch ein bisschen den guten Namen der ungarischen Kultur.“

László Vass spricht mit ansteckender Begeisterung von den Arbeiten im Museum. „Es ist von besonderer Bedeutung, dass diese Ausstellung in Ungarn zustande kommen konnte, weil man im

Ausland eine ganz andere Herangehensweise an Kunst hat. In der Welt herrscht ein Museumsbaufieber, doch bis diese Wellen uns erreichen, sind sie schon sehr abgeflacht. Ich bin stolz darauf, dass auch wir mit dieser Ausstellung Spuren hinterlassen“, sagt er und fügt ohne gekünstelte Bescheidenheit hinzu: „Zum Beispiel hat der Besitzer des Museums Ritter und der Ritter Schokoladenfabrik in Deutschland unser Museum besucht, weil er früher irgendwo davon gehört hatte. Er verfügt zusammen mit seiner Schwester über eine ähnliche Sammlung, für die er übrigens einen supermodernen Palast bauen lässt. Als finanzielle Rückendeckung hat er ein seriöses Unternehmen, trotzdem war er bei zahlreichen Werken in dieser Sammlung in den insgesamt neun Räumen der Meinung, dass sie besser sind als das, was man bei ihm finden kann. Vielleicht darf ich hinzufügen, dass das zugleich die Anerkennung meiner Kenntnisse bedeutet.“

Das stetige internationale Interesse, die Ausstellungen der Werke der bedeutendsten zeitgenössischen Künstlerinnen und Künstler der Welt und der sich hier im Lande verbreitende gute Ruf der Sammlung tragen schließlich Früchte: sei es durch die wachsende Anerkennung des Museums in Ungarn oder durch die Auszeichnung der Republik für die außergewöhnliche Kunstsammlung.

„Es gibt viele Ausstellungen solcher Art, zum Beispiel in Deutschland im Museum für Konkrete Kunst in Ingolstadt. Glücklicherweise schlagen den Weg, den wir hier in Ungarn gehen, heute bereits viele Sammler ein“, meint László Vass und beantwortet meine Frage bezüglich seiner Zukunftspläne so: „Eine Sammlung ist nie vollendet, sie ist ständig in Veränderung, in Entwicklung. Wir haben jetzt neue Werke gekauft, die ich bewundern kann, damit ist meine Kaufleidenschaft für eine gewisse Zeit beruhigt. In einigen Monaten jedoch wird das Verlangen wieder stärker werden und ein Werk wird in mein Blickfeld kommen, nach dem ich mich sehr sehnen werde ...“

### Der Mensch

László Vass (\* 1946) absolvierte ein Technikum in der Schuhindustrie und arbeitete anschließend als Designer am Ungarischen Modeinstitut. 1978 eröffnete er in seiner Geburtsstadt Budapest sein eigenes Geschäft, wo auch heute noch handgefertigte Schuhe als Einzelstücke verkauft werden. Mitte der 70er Jahre begann er sich mit dem Sammeln von Kunst zu beschäftigen, im Jahre 2000 bot er seine Sammlung der Stadt Veszprém an. Er wurde mit dem Kleinen Kreuz des Verdienstordens der Ungarischen Republik und dem Offizierskreuz des Verdienstordens der Ungarischen Republik ausgezeichnet.



Tamás Hencze  
Hommage a Barcsay  
1989

Dr. Johannes Roscheck  
Geschäftsführer Finanzen  
der Audi Hungaria



## Die Investitionen von heute schaffen die Werte der Zukunft

Die Entscheidung des Konzerns, die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. mit einem vollständigen Fahrzeugwerk zu ergänzen, bietet die Chance, in den Kreis der wirklich großen Konzernstandorte aufgenommen zu werden. Sie setzt aber auch für Ungarn einen wesentlichen Schritt, der das Land noch stärker als Automobilnation etablieren wird.

Das wird speziell in der Region in und um Győr vieles verändern, neue Arbeitsplätze werden entstehen, Schulen und Kindergärten werden sich füllen und durch die höheren Konsumausgaben der Bevölkerung und das steigende Steueraufkommen werden Infrastrukturprojekte realisiert werden, die bisher nicht zu finanzieren waren. Die Prosperität in einer Region mit noch großen Potenzialen wird die Gesellschaft verändern, die die Weiterentwicklung mit Begeisterung annimmt und auch bisher schon als Chance erkannt und genutzt hat.

Dieses Erkennen von Chancen ist ein wesentlicher Bestandteil unternehmerischen Handelns – verbunden mit starken Werten und einer klaren Vorstellung von Ethik, seit jeher ein Treiber des Erfolgs im Audi Konzern.

Die Audi Hungaria aus der Wirtschaftskrise heraus auf diese nächste Ebene zu steuern, erfüllt mich als kaufmännisch Verantwortlichen mit großer Begeisterung; aber auch mit einem gewissen Respekt vor der Größe und der Bedeutung dieses Vorhabens allein durch das besondere Ausmaß der Investitionen mit über 900 Millionen Euro – der größten jemals getätigten Einzelinvestition eines Unternehmens in Ungarn.

Ich hatte Gelegenheit, mit dem Unternehmer László Vass, weltweit bekannt für die hervorragenden Schuhe aus seiner Manufaktur in Budapest, über seine Sichtweise von Investitionen und das Schaffen von Werten für die Zukunft zu reflektieren. Das Besondere dabei ist nicht nur, dass László Vass ein sehr erfolgreicher Unternehmer ist, sondern eine der größten privaten Sammlungen moderner

Kunstwerke in Ungarn aufgebaut hat. Er konzentriert sich dabei auf stark geometrisch und technisch interessante Gemälde und Plastiken, die mich auch als Ingenieur ansprechen. Sein Ziel ist es, so außerordentliche Kunstwerke nicht nur für sich zu sammeln, sondern sie in einer Ausstellung in Veszprém der breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Die Motivation kommt aus der Gewissheit, dass Kunstwerke dieser Art besondere Werte darstellen und deshalb öffentlich gemacht werden müssen, um auch anderen Menschen Inspiration zu sein.

Auch Audi Hungaria ist stets um Nachhaltigkeit bemüht, nicht nur bei firmeninternen Themen, sondern ganz besonders auch bei der Wirkung auf die Umgebung:

Durch die Werkserweiterung stehen die Dienstleistungsbranchen der Stadt und auch die aktuellen Lieferanten der Audi Hungaria vor großen Herausforderungen und wissen, dass die jetzt zu entscheidenden Entwicklungsmaßnahmen für die Zukunft unentbehrlich sein werden. Gemeinsam mit der Führung der Stadt Győr arbeiten wir an einer Planung der notwendigen Veränderungen in der Infrastruktur des Werks und daran, in welchem Umfang die Ausbildungskapazitäten der Stadt aufgestockt werden müssen. Der erhöhte Bedarf unseres Unternehmens und unserer Lieferanten an qualifizierten Arbeitskräften muss auch in Zukunft durch ein entsprechendes Aus- und Weiterbildungssystem unterstützt werden. Deshalb planen wir in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung die Errichtung eines Bildungszentrums, das als Wissenszentrum für Berufe der Automobilwirtschaft dienen wird.

Zusätzlich werden Experten der Audi Hungaria ausgewählte potenzielle Lieferanten unterstützen, indem sie das nötige Fachwissen vermitteln mit dem Ziel, diese Lieferanten an internationale Konzerne heranzuführen. Diese Maßnahmen sollen dazu beitragen, dass Ungarn auch in Zukunft einen der vordersten Plätze in der Attraktivität der Investitionsstandorte für die Automobilindustrie belegt. Győr, die auch jetzt schon prickelnde Stadt, wird ein attraktiver Wohnort für noch mehr Menschen werden.



„Der Dienstleistungssektor der Stadt und auch die derzeitigen Zulieferer von Audi Hungaria stehen vor einer großen Herausforderung.“



# 2010

## Geschäft und Rahmenbedingungen

### KONJUNKTUR UND BRANCHE

#### Weltwirtschaftliche Lage

Die Weltwirtschaft konnte sich 2010 überraschend schnell von der globalen Wirtschaftskrise erholen, wenngleich sich die Dynamik der Aufwärtsentwicklung in der zweiten Jahreshälfte etwas verlangsamte. Im Gesamtjahr 2010 verzeichnete die globale Wirtschaftsleistung einen Zuwachs um 4,1 (- 1,9) Prozent. Einen wichtigen Beitrag leisteten dabei die weltweit expansive Geldpolitik sowie der rasche Aufschwung in den Schwellenländern, insbesondere in China. Dagegen blieb die Erholung in zahlreichen Industrieländern kraftlos. Trotz Preissteigerungen bei Energie und Rohstoffen lag die Inflationsrate in den meisten Ländern auf einem niedrigen Niveau.

In den USA kühlte sich die Wirtschaft nach einem positiven Jahresbeginn im weiteren Verlauf des Jahres ab. Insbesondere der private Konsum blieb angesichts der hohen Arbeitslosigkeit gedämpft. Insgesamt erreichte das US-amerikanische Bruttoinlandsprodukt 2010 einen Zuwachs um 2,9 (- 2,6) Prozent.

In Lateinamerika verbesserte sich die konjunkturelle Situation 2010 deutlich. Vor allem in Brasilien und Argentinien stieg das Bruttoinlandsprodukt mit einer Wachstumsrate von 7,5 (- 0,6) bzw. 8,3 (0,9) Prozent kräftig an.

Die Schwellenländer Asiens, deren Wirtschaft bereits seit Frühjahr 2009 wieder expandierte, verzeichneten im Berichtszeitraum die weltweit höchsten Zuwächse der Wirtschaftsleistung. So lag in China das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts bei 10,3 (9,2) Prozent, während die indische Wirtschaft mit einem Plus von 8,5 (6,5) Prozent ebenfalls kräftig zunahm.

Nach dem starken Konjunkturunbruch im Vorjahr befand sich Japan 2010 wieder in einem Aufwärtstrend und erreichte vor allem dank der erhöhten Exportnachfrage ein Wirtschaftswachstum von 4,3 (- 6,3) Prozent.

#### Europa

##### Westeuropa

Die Wirtschaft in Westeuropa expandierte 2010 um 1,8 (- 4,1) Prozent. Dabei belastete die Schuldenkrise das Wirtschaftsklima im gesamten Jahresverlauf. So nahm das Bruttoinlandsprodukt in Großbritannien um 1,5 (- 4,9) Prozent, in Frankreich ebenfalls um 1,5 (- 2,5) Prozent und in Italien um 1,0 (- 5,1) Prozent zu. Dagegen setzte sich in Spanien die Rezession mit einem Rückgang der Wirtschaftsleistung um - 0,2 (- 3,7) Prozent weiter fort.

##### Deutschland

Mit einem Wirtschaftswachstum von 3,6 (- 4,7) Prozent konnte sich Deutschland 2010 überraschend deutlich erholen. Die Konjunktur profitierte insbesondere von der hohen Exportnachfrage sowie einer Belebung des privaten Konsums aufgrund der verbesserten Arbeitsmarktsituation und des erhöhten Verbrauchervertrauens.

##### Zentral- und Osteuropa mit Ungarn

Die meisten Länder Zentral- und Osteuropas schwenkten im Berichtsjahr wieder auf einen moderaten Wachstumskurs ein. So profitierte die ungarische Wirtschaft von der positiven Konjunkturentwicklung seiner wichtigsten Exportpartner im Euroraum und konnte eine leichte Erholung verzeichnen. Das Bruttoinlandsprodukt erreichte gegenüber dem Krisenjahr 2009 einen Zuwachs von 1,1 (- 6,5) Prozent. Umfangreiche Sparmaßnahmen, die zusätzliche Besteuerung verschiedener Wirtschaftsbranchen und nicht zuletzt die zahlreichen ausländischen Direktinvestitionen unterstützten dabei, das am Bruttoinlandsprodukt gemessene

Haushaltsdefizitziel von 3,8 (4,0) Prozent zu erreichen. Die ungarische Währung Forint (HUF) verzeichnete im letzten Geschäftsjahr lediglich geringe Schwankungen gegenüber dem Euro.

### INTERNATIONALE AUTOMOBILKONJUNKTUR

Die weltweite Automobilnachfrage zeigte 2010 infolge des globalen Wirtschaftsaufschwungs eine deutliche Aufwärtstendenz und legte um 11,4 Prozent auf 58,7 (52,7) Mio. Pkw zu. Wachstumstreiber waren vor allem die asiatischen Pkw-Märkte, die mit einer hohen Dynamik expandierten. Aber auch in den USA und in den großen Absatzmärkten in Lateinamerika verbesserte sich die Automobilkonjunktur. Dagegen wies die Pkw-Nachfrage in Westeuropa eine schwache Entwicklung auf.

Die konjunkturelle Erholung in den Vereinigten Staaten sorgte auch für eine Belebung des Automobilmarkts. So legten die Fahrzeugverkäufe nach den starken Absatzeinbußen in den Vorjahren wieder zu und verzeichneten 2010 ein Wachstum von 11,1 Prozent auf 11,6 (10,4) Mio. Pkw und leichte Nutzfahrzeuge.

In Lateinamerika erzielte der brasilianische Automobilmarkt mit einem Zuwachs um 6,9 Prozent auf 2,6 (2,5) Mio. verkaufte Fahrzeuge eine neue Bestmarke. Mit einem Plus von 27,6 Prozent auf 0,5 (0,4) Mio. Pkw lag der Automobilmarkt in Argentinien ebenfalls auf Rekordniveau.

In der Region Asien-Pazifik hat sich die Wachstumsgeschwindigkeit 2010 gegenüber dem bereits dynamischen Vorjahr nochmals erhöht. So nahm dort das Absatzvolumen um 24,0 Prozent auf insgesamt 22,1 (17,8) Mio. Pkw zu. Dafür verantwortlich war insbesondere der chinesische Pkw-Markt, der – unterstützt durch staatliche Fördermaßnahmen – um 35,1 Prozent auf 11,5 (8,5) Mio. Automobile anstieg. Auch der Automobilmarkt in Indien expandierte mit einem Plus von 29,8 Prozent auf 2,2 (1,7) Mio. Pkw ähnlich stark. Steuervergünstigungen und die Gewährung einer Umweltprämie sorgten in Japan im Berichtszeitraum für ein Marktwachstum um 7,4 Prozent auf 4,2 (3,9) Mio. Pkw-Neuzulassungen.

Der deutsche Pkw-Markt erlebte 2010 einen starken Einbruch um 23,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr, das aufgrund der Gewährung der Umweltprämie ein außergewöhnlich hohes Wachstum verzeichnet hatte. Mit 2,9 Mio. Fahrzeugen lagen die Pkw-Neuzulassungen dabei auf dem niedrigsten Stand seit der deutschen Wiedervereinigung. Vor allem die Hersteller von Kleinwagen und Fahrzeugen der Kompaktklasse, die 2009 in hohem Maße von der Umweltprämie für Privatkäufer profitiert hatten, büßten im Berichtsjahr stark an Absatzvolumen ein. Dagegen entwickelte sich das Premiumsegment weitgehend stabil, sodass die Anbieter von Premiumfahrzeugen ihre Marktanteile wieder steigern konnten.

Der Dieselanteil an den Gesamtzulassungen erhöhte sich 2010 gegenüber dem Vorjahr um 11,2 Prozentpunkte auf 41,9 Prozent und näherte sich damit wieder dem langjährigen Niveau an. 2009 hatte der starke Anstieg der Pkw-Käufe von Privatkunden, die zumeist Benzinmodelle nachgefragt hatten, vorübergehend zu einer Verringerung des Dieselanteils geführt. Mit der weltweiten Erholung der Automobilnachfrage verbesserte sich die Exportsituation der deutschen Automobilhersteller gegenüber dem schwachen Vorjahr deutlich. So erhöhten sich die deutschen Pkw-Ausfuhren 2010 auf 4,2 Mio. Einheiten – ein Zuwachs um 23,7 Prozent. Die wichtigste Absatzregion für die deutschen Pkw-Hersteller bildeten wie in den Vorjahren die Länder Westeuropas, in die insgesamt 2,2 Mio. Pkw (+ 7,5 Prozent) exportiert wurden. Mit einem Plus von 44,4 Prozent auf 0,5 Mio. Fahrzeuge entwickelten sich auch die Ausfuhren in

die Vereinigten Staaten sehr positiv. Wesentlicher Träger des deutschen Exportwachstums war jedoch der chinesische Pkw-Markt.

Die kräftige Auslandsnachfrage sorgte im Berichtszeitraum für einen Anstieg der Inlandsproduktion der deutschen Automobilhersteller. So übertraf das Produktionsvolumen mit 5,6 Mio. Pkw den Vorjahreswert um 11,8 Prozent und erreichte damit annähernd das Vorkrisenniveau von 2007. Auch die deutsche Pkw-Auslandsproduktion konnte mit 6,1 Mio. Einheiten um 25,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr zulegen.

Die Pkw-Neuzulassungen in Westeuropa (ohne Deutschland) erreichten im Berichtsjahr mit 10,1 (9,9) Mio. Pkw nur ein leichtes Plus von 1,9 Prozent. Dabei sorgten staatliche Stützungsmaßnahmen vor allem in der ersten Jahreshälfte noch für ein hohes Marktwachstum, während sich die Pkw-Neuzulassungen in der zweiten Jahreshälfte dann mit dem Ende der Förderprogramme stark verringerten. Von den großen westeuropäischen Automobilmärkten verzeichneten Spanien und Großbritannien 2010 nach deutlichen Rückgängen im Vorjahr wieder leichte Zuwächse um 3,0 bzw. 1,8 Prozent. Dagegen musste der Pkw-Markt in Italien einen hohen Verlust von 9,2 Prozent verbuchen. Der französische Automobilmarkt war mit einem Minus von 2,6 Prozent ebenfalls rückläufig.

In den meisten Ländern Zentral- und Osteuropas entwickelte sich 2010 die Automobilnachfrage unverändert schwach. Eine Ausnahme bildete lediglich der russische Pkw-Markt, der aufgrund staatlicher Förderungen beim Fahrzeugkauf aus lokaler Fertigung gegenüber dem Vorjahreswert um 29,0 Prozent auf 1,8 (1,4) Mio. Pkw zulegte.

## UNTERNEHMENSITUATION

### Zahlen, Daten und Fakten

Die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. konnte im abgelaufenen Geschäftsjahr die Produktion wieder deutlich steigern. So setzte sich 2010 die Erfolgsgeschichte der Audi Tochter eindrucksvoll mit der Produktion des 18-millionsten Motors und der Fertigung des 500.000. Fahrzeugs am Standort Győr fort.

Neben den Modellen Audi TT Coupé, Audi TT Roadster sowie Audi A3 Cabriolet wurde in Győr die Fertigung des vierten sportlichen Modells, des Audi RS 3 Sportback, aufgenommen. Die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. profitiert dabei einmal mehr von der großen Kompetenz in der Fahrzeugfertigung und dem hohen Maß an Flexibilität und Engagement seiner Mitarbeiter. Bei der Motorenproduktion konnte mit dem 2.0 TFSI-Motor mit Audi valvelift system® ein Zeichen für die hohe Innovationskraft gesetzt werden.

Ein bedeutender Meilenstein für die Unternehmensentwicklung der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. ist die im abgelaufenen Geschäftsjahr beschlossene Werkerweiterung für den Standort Győr. So wird die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. in den kommenden Jahren 900 Mio. EUR investieren und 1.800 neue Arbeitsplätze schaffen.

### Umsatzentwicklung

#### UMSATZENTWICKLUNG NACH IFRS

in Mio. EUR	2010	2009
Umsatz gesamt	4.775	3.875

Der Umsatz nach IFRS konnte 2010 bei der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. infolge der hohen Nachfrage nach den attraktiven Modellen Audi TT und Audi A3 Cabriolet sowie des höheren Motorenabsatzes um 23,2 Prozent auf 4.775 (3.875) Mio. EUR gesteigert werden.

### Motorenproduktion und -absatz

#### MOTORENPRODUKTION NACH VARIANTEN

	2010	2009
Vierzylinder	1.284.967	1.112.114
davon R4 Otto	716.217	658.557
davon R4 Diesel	568.750	453.557
Fünfzylinder Otto	1.327	1.461
Sechszylinder	328.138	249.622
davon V6 Otto	166.558	115.997
davon V6 Diesel	161.580	133.625
Achtzylinder V8 (Otto und Diesel)	27.406	15.194
davon V8 Otto	17.799	11.824
davon V8 Diesel	9.607	3.370
Zehnzylinder Otto	5.773	4.818
Zwölfzylinder Diesel	419	700
<b>Gesamtproduktion</b>	<b>1.648.030</b>	<b>1.383.909</b>

Die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. profitierte im abgelaufenen Geschäftsjahr von der Erholung der weltweiten Wirtschaft und der daraus resultierenden Automobilnachfrage. So erhöhte sich die Motorenproduktion im Berichtsjahr um 19,1 Prozent auf insgesamt 1.648.030 (1.383.909) Aggregate.

#### MOTORENABSATZ AN KUNDEN

	2010	2009
Audi Konzern	812.176	698.133
Volkswagen Konzern	682.856	560.954
davon Volkswagen AG	287.536	235.450
davon ŠKODA AUTO a.s.	137.401	104.984
davon SEAT S.A.	140.920	125.568
Sonstige	114.168	102.131
<b>Gesamtabsatz</b>	<b>1.609.200</b>	<b>1.361.218</b>

Im abgelaufenen Geschäftsjahr konnte der Motorenabsatz an Kunden deutlich auf 1.609.200 (1.361.218) Aggregate gesteigert werden.

### Fahrzeugproduktion

#### FAHRZEUGPRODUKTION NACH MODELLEN

	2010	2009
TT Coupé	20.413	18.010
TT Roadster	5.804	4.811
A3 Cabriolet <sup>1)</sup>	12.309	9.782
RS 3 Sportback <sup>1)</sup>	15	0
<b>Gesamtproduktion</b>	<b>38.541</b>	<b>32.603</b>

<sup>1)</sup> im Auftrag der AUDI AG

Bis zum Ende des Berichtsjahres produzierte die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. insgesamt 38.541 (32.603) Fahrzeuge. Dabei wurden 20.413 (18.010) Audi TT Coupé, 5.804 (4.811) Audi TT Roadster und im Auftrag der AUDI AG 12.309 (9.782) Audi A3 Cabriolet sowie in Vorbereitung zur Serienproduktion 15 (0) Audi RS 3 Sportback gefertigt.

**Mitarbeiter**

## MITARBEITERENTWICKLUNG

Personen	2010	2009
Mitarbeiter (per Jahresende)	6.138	5.624

Im Geschäftsjahr 2010 waren durchschnittlich 5.833 (5.614) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. beschäftigt.

**Bedeutende Investitionen**

## IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE UND SACHANLAGEN

## BRUTTOINVESTITIONEN

in Mio. EUR	2010	2009
Bruttoinvestitionen gesamt	247	187

Das Bruttoinvestitionsvolumen für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen belief sich im Geschäftsjahr 2010 nach IFRS auf 247 (187) Mio. EUR. Im abgelaufenen Geschäftsjahr entfiel ein Großteil der Sachanlageinvestitionen auf den Komponentenbereich. Hervorzuheben sind die Investitionen in die Kapazitätserweiterung der V6-Nockenwellenfertigung Audi valvelift system®, in die neuen Bearbeitungszentren für die Vierzylinder-Kurbelgehäuse-Fertigungslinie, in neue Maschinen für die Kurbelwellen- und Zylinderkopfbearbeitung der Global-Engine-Vierzylinder-Generation III und in Spezialwerkzeuge für die Otto- und Dieselmotorenfertigung.

Im Zusammenhang mit der Werkerweiterung wurden im Berichtsjahr 197 Hektar Grundstücksfläche erworben.

Das Geschäftsjahr 2010 stand auch weiterhin im Zeichen der Entwicklung neuer innovativer Motoren. Die Produkte der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. erfüllen höchste Qualitätsansprüche verbunden mit hoher Effizienz. Das Unternehmen hat dabei stets die Anforderungen seiner Kunden im Fokus. Hochflexible Bearbeitungsanlagen, miteinander verkettete Montagelinien, zukunftsorientierte Fertigungsprozesse und hochqualifizierte Mitarbeiter bilden die Basis für hervorragende Produktqualität und -funktionalität.

## FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

## FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGS-AUFWAND

in Mio. EUR	2010	2009
Forschungskosten und nicht aktivierte Entwicklungskosten	192	155
Abschreibungen und Abgänge aktivierter Entwicklungskosten	147	93
Forschungs- und Entwicklungsaufwand gesamt	339	248

Im Jahr 2010 wurden bei der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. Forschungs- und Entwicklungsleistungen gemäß IFRS auf Vorjahresniveau in Höhe von 49 (49) Mio. EUR aktiviert.

## TECHNOLOGISCHE INNOVATIONEN

Die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. ist im Geschäftsjahr 2010 ihrem Ruf als Hightechunternehmen erneut gerecht geworden.

Mit Aufnahme der Serienproduktion von 16 hocheffizienten Motoreneinheiten konnte die Innovationsfähigkeit des Unternehmens eindrucksvoll unter Beweis gestellt werden. Besonderes Highlight war der 2.0 TFSI-Motor mit Audi valvelift system®. Mit dem reinrassigen

Supersportwagenmotor 5.2 FSI mit zehn Zylindern für den Audi R8 untermauert die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. die Technologiekompetenz im Motorenbau und setzt damit Maßstäbe. Die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. verfolgt mit Nachdruck den Gedanken des nachhaltigen Wirtschaftens, der auch in der Audi Konzernstrategie fest verankert ist. Zahlreiche technologische Innovationen der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. sind Beleg für die Zielsetzung, Sportlichkeit und Effizienz in Einklang zu bringen. In diesem Zusammenhang konnte beim Audi A8 mit 3.0 Sechszylinder-TDI-Motor der Verbrauch von der ersten (171 kW) auf die zweite Generation (184 kW) um 1,8 l/100 km auf 6,6 l/100 km reduziert werden.

## AUDI HUNGARIA MOTOR KFT. IN DER GESELLSCHAFT

**Corporate Social Responsibility**

Auch 2010 wurden bei der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. umfangreiche Aktivitäten im Bereich Corporate Social Responsibility durchgeführt.

Mit Beginn des Schuljahrs 2010/2011 können ungarische und deutsche Schüler an der neu eröffneten „Audi Hungaria deutsche Grundschule und Gymnasium“ den Grundstein für eine internationale Schul- und Studienlaufbahn legen. Den Schülern wird sowohl der Erwerb von ungarischen als auch deutschen Zeugnissen ermöglicht. Die von AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. in Kooperation mit dem ungarndeutschen Bildungszentrum in Baja gegründete und geförderte Schule umfasst derzeit die Klassen 1 bis 5 und wird kontinuierlich erweitert.

Kinder, die Mitarbeiter und Fachkräfte von morgen, liegen der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. sehr am Herzen. Daher unterstützte die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. die Verkehrserziehung in Kindergärten in besonderem Maße.

Sachspenden gingen an die Stiftung „Bátor Tábor“, die in Sommercamps schwerkranken Kindern Freude und Abwechslung bietet.

Im Rahmen des Engagements der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. für den Fachkräftenachwuchs wurden die bestehenden Kooperationen mit der Technischen Universität Budapest und der Széchenyi István Universität Győr mit weiteren Geld- und Sachspenden intensiviert.

Bei Mitarbeiteraktionen wurden Gelder für die Kinderhilfsorganisation „terre des hommes“ sowie für die Opfer der Umweltkatastrophe in Kolontar gesammelt.

An den Hilfsmaßnahmen für die Opfer der Rotschlammkatastrophe in Kolontar beteiligte sich auch die AUDI AG und zeigt dadurch die Verbundenheit mit Ungarn und der Region Győr. Ein Teil der Spende wurde in den Neubau von Wohnungen investiert, um den betroffenen Menschen nachhaltig zu helfen.

## RISIKOBERICHT

Das Management der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. ist durch das unternehmensinterne Informationssystem in der Lage, Risikopotenziale frühzeitig zu erkennen und entsprechend zu reagieren. In jedem Geschäftsbereich wurden Szenarien und Vorgehensweisen erarbeitet, um sowohl auf interne als auch auf externe Einflüsse vorbereitet zu sein.

Darüber hinaus ist die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. als Tochtergesellschaft der AUDI AG in das zentrale Risikomanagement des Konzerns eingebunden. Für jedes identifizierte Einzelrisiko werden die Eintrittswahrscheinlichkeit, eine Beurteilung des potenziellen Schadens sowie die

Risikoinstrumente und deren Wirksamkeit ermittelt. Die Risikomeldungen werden durch das zentrale Risikomanagement des Audi Konzerns auf Plausibilität und Angemessenheit überprüft.

Unter Beachtung aller derzeit bekannten Gegebenheiten und Fakten liegen keine Risiken vor, die den Fortbestand des Unternehmens in einem absehbaren Zeitraum gefährden können.

#### AUSBLICK

##### **Weltwirtschaft**

Nach Einschätzung der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. wird sich der Aufschwung der Weltwirtschaft im Jahr 2011 weiter fortsetzen. Dabei werden die Schwellenländer in Asien und Lateinamerika eine hohe Dynamik aufweisen, während die Wachstumsgeschwindigkeit in zahlreichen Industrieländern niedrig bleiben wird.

In den Vereinigten Staaten dürfte das Wirtschaftswachstum 2011 das Vorjahresniveau leicht übertreffen. Allerdings sind als Folge der weiterhin ungünstigen Situation am Arbeitsmarkt sowie der hohen Verschuldung der Privathaushalte hierbei vom privaten Konsum nur geringe positive Impulse auf die Konjunktur zu erwarten.

In Lateinamerika wird das Wirtschaftswachstum 2011 niedriger ausfallen als im Vorjahr. Im internationalen Vergleich bleibt die wirtschaftliche Dynamik weiterhin überdurchschnittlich hoch.

Das Wirtschaftswachstum in den Schwellenländern Asiens wird 2011 nach Einschätzung der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. weiter dynamisch bleiben. So dürfte die chinesische Wirtschaft mit einer ähnlich hohen Rate wie im Vorjahr expandieren. Auch in Indien wird sich die kräftige konjunkturelle Entwicklung fortsetzen. Dagegen erwartet die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. eine deutliche Abschwächung des Wachstums der japanischen Wirtschaft.

##### **Europa**

In den meisten Ländern Westeuropas wird die Wirtschaft 2011 nach Einschätzung der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. moderat zunehmen. Dabei bleibt der stabile konjunkturelle Aufwärtstrend in Deutschland erhalten, wenngleich sich das Wachstum etwas verringern wird. So dürfte die Exportdynamik etwas nachlassen, während sich die Binnennachfrage dank zunehmender Unternehmensinvestitionen und einem gestärkten privaten Konsums weiter festigen wird. Ein positiver Einfluss wird dabei von einer weiteren Verbesserung der Arbeitsmarktlage ausgehen.

Die Wirtschaftsentwicklung der Länder Zentral- und Osteuropas dürfte 2011 zunehmend an Dynamik gewinnen. In Ungarn werden mit der geplanten Körperschaftsteuersenkung positive Impulse für den Arbeitsmarkt erwartet. Mit der bis 2014 temporär eingeführten zusätzlichen Besteuerung verschiedener Wirtschaftsbranchen wird die Zielsetzung verfolgt, das angestrebte Haushaltsdefizitziel von 3,0 Prozent gemessen am Bruttoinlandsprodukt zu erreichen.

##### **Automobilindustrie und Auswirkung auf die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.**

Die globalen Automobilmärkte werden nach Einschätzung der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. 2011 eine heterogene Entwicklung aufweisen. Dabei werden weltweit alle Absatzregionen mit Ausnahme von Westeuropa eine steigende Nachfrage nach Neufahrzeugen verzeichnen. Jedoch wird sich die Wachstumsdynamik in den asiatischen und lateinamerikanischen Märkten

verlangsamen. Insgesamt wird die weltweite Automobilnachfrage vom Aufschwung der Weltwirtschaft profitieren und weiter zunehmen.

In den Vereinigten Staaten wird sich die Automobilnachfrage 2011 nach Einschätzung der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. weiter erholen, wenngleich die Marktentwicklung durch hohe Kraftstoffpreise und die zurückhaltende Kreditvergabe beeinträchtigt bleiben wird.

In Deutschland wird sich die Automobilkonjunktur 2011 allmählich wieder normalisieren, nachdem der Pkw-Markt in den letzten beiden Jahren aufgrund der vorübergehend gewährten staatlichen Umweltprämie großen Schwankungen ausgesetzt war. Die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. rechnet daher für das laufende Jahr mit einer moderaten Erholung gegenüber dem niedrigen Niveau von 2010.

Dagegen werden sich die Pkw-Neuzulassungen im westeuropäischen Ausland, insbesondere in großen Märkten wie Großbritannien und Frankreich, verringern. Belastende Einflussfaktoren sind dabei das Auslaufen von Förderprogrammen sowie die Konsumzurückhaltung infolge der Staatsschuldenkrise in einigen EU-Ländern.

Die Automobilkonjunktur in den Ländern Zentral- und Osteuropas wird sich im laufenden Jahr verbessern. Dabei ist vor allem in Russland mit einer weiter anhaltenden Aufwärtstendenz beim Pkw-Absatz zu rechnen.

Die Region Asien-Pazifik wird auch 2011 ein kräftiges Marktwachstum aufweisen und dadurch ihre Stellung als weltweit bedeutendste Absatzregion weiter ausbauen. Allerdings ist in China mit einer leichten Abschwächung der bislang hohen Marktdynamik zu rechnen, da verschärfte Emissionsstandards sowie eine Reduzierung der staatlichen Fördermaßnahmen vor allem den Absatz im Volumensegment dämpfen werden. Auch auf dem indischen Pkw-Markt wird sich das Wachstumstempo 2011 gegenüber dem Vorjahr etwas verlangsamen. Dagegen wird der japanische Pkw-Markt im laufenden Jahr einen deutlichen Rückgang aufweisen.

Aus dem für das Jahr 2011 prognostizierten Wirtschaftswachstum erwartet die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. positive Impulse für die weitere Entwicklung der Produktions- und Absatzzahlen. Die beschlossene Werkerweiterung und der Ausbau der Kapazitäten erfordern einen erhöhten Investitionsbedarf, um langfristig die geplanten Wachstumsziele des Audi Konzerns erfüllen zu können.

Die attraktiven und effizienten Fahrzeuge der AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. bilden die Grundlage, um sich in der gestiegenen weltweiten Wettbewerbsintensität behaupten zu können. Mit der für das zweite Quartal 2011 geplanten Markteinführung wird der neue Audi RS 3 Sportback die Automobilfertigung in Győr um ein weiteres attraktives Modell erweitern und so einen wertvollen Beitrag zur erfolgreichen Geschäftsentwicklung leisten.

#### DISCLAIMER

Die Berichterstattung enthält zukunftsbezogene Aussagen über erwartete Entwicklungen. Diese Aussagen basieren auf aktuellen Einschätzungen und sind naturgemäß mit Risiken und Unsicherheiten behaftet. Die tatsächlich eintretenden Ergebnisse können von den hier formulierten Aussagen abweichen.

# Verbrauchs- und Emissionsangaben

Stand: Februar 2011 (Alle Angaben basieren auf den Merkmalen des deutschen Marktes.)

Modell	Leistung (kW)	Getriebe	Kraftstoffart	Kraftstoffverbrauch (l/100km)			Co <sub>2</sub> -Emission (g/km)
				innerorts	außerorts	kombiniert	kombiniert
<b>Audi A1</b>							
A1 1.2 TFSI	63	5-Gang	Super	6,2	4,4	5,1	118
A1 1.4 TFSI	90	6-Gang	Super	6,8	4,4	5,3	124
A1 1.4 TFSI (119 g CO <sub>2</sub> /km) <sup>1)</sup>	90	S tronic, 7-Gang	Super	6,5	4,4	5,2	119
A1 1.4 TFSI	90	S tronic, 7-Gang	Super	6,5	4,6	5,3	122
A1 1.4 TFSI	136	S tronic, 7-Gang	Super Plus	7,5	5,1	5,9	139
A1 1.6 TDI	77	5-Gang	Diesel	4,4	3,4	3,8	99
<b>Audi A3</b>							
A3 1.2 TFSI	77	6-Gang	Super	6,7	4,7	5,5	127
A3 1.2 TFSI	77	S tronic, 7-Gang	Super	6,5	4,6	5,3	123
A3 1.4 TFSI	92	6-Gang	Super	7,3	4,8	5,7	132
A3 1.4 TFSI	92	S tronic, 7-Gang	Super	6,4	4,7	5,3	124
A3 1.8 TFSI	118	6-Gang	Super	8,7	5,3	6,6	152
A3 1.8 TFSI	118	S tronic, 7-Gang	Super	8,5	5,2	6,5	149
A3 1.8 TFSI quattro	118	6-Gang	Super	9,7	6,0	7,3	170
A3 2.0 TFSI	147	6-Gang	Super	9,8	5,5	7,1	164
A3 2.0 TFSI	147	S tronic, 6-Gang	Super	9,9	5,8	7,3	168
A3 2.0 TFSI quattro	147	S tronic, 6-Gang	Super	9,9	6,1	7,5	174
A3 1.6 TDI	66	5-Gang	Diesel	5,6	3,7	4,4	114
A3 1.6 TDI (99 g CO <sub>2</sub> /km) <sup>1)</sup>	77	5-Gang	Diesel	4,7	3,3	3,8	99
A3 1.6 TDI	77	5-Gang	Diesel	5,0	3,7	4,1	109
A3 1.6 TDI	77	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,5	3,9	4,2	109
A3 2.0 TDI	103	6-Gang	Diesel	5,5	3,8	4,4	115
A3 2.0 TDI	103	S tronic, 6-Gang	Diesel	5,8	4,4	4,9	129
A3 2.0 TDI quattro	103	6-Gang	Diesel	6,3	4,2	5,0	129
A3 2.0 TDI	125	6-Gang	Diesel	5,7	4,2	4,7	123
A3 2.0 TDI	125	S tronic, 6-Gang	Diesel	5,6	4,5	4,9	128
A3 2.0 TDI quattro	125	6-Gang	Diesel	6,1	4,6	5,2	135
S3 2.0 TFSI quattro	195	6-Gang	Super Plus	11,8	6,6	8,5	198
S3 2.0 TFSI quattro	195	S tronic, 6-Gang	Super Plus	11,1	6,7	8,3	193
<b>Audi A3 Sportback</b>							
A3 Sportback 1.2 TFSI	77	6-Gang	Super	6,7	4,7	5,5	127
A3 Sportback 1.2 TFSI	77	S tronic, 7-Gang	Super	6,5	4,6	5,3	123
A3 Sportback 1.4 TFSI	92	6-Gang	Super	7,3	4,9	5,8	134
A3 Sportback 1.4 TFSI	92	S tronic, 7-Gang	Super	6,6	4,8	5,5	127
A3 Sportback 1.8 TFSI	118	6-Gang	Super	8,7	5,3	6,6	153
A3 Sportback 1.8 TFSI	118	S tronic, 7-Gang	Super	8,5	5,2	6,5	149
A3 Sportback 1.8 TFSI quattro	118	6-Gang	Super	9,8	6,1	7,4	173
A3 Sportback 2.0 TFSI	147	6-Gang	Super	9,9	5,6	7,2	168
A3 Sportback 2.0 TFSI	147	S tronic, 6-Gang	Super	9,9	5,8	7,3	168
A3 Sportback 2.0 TFSI quattro	147	S tronic, 6-Gang	Super	10,0	6,2	7,6	176
A3 Sportback 1.6 TDI	66	5-Gang	Diesel	5,3	3,9	4,4	116
A3 Sportback 1.6 TDI (102 g CO <sub>2</sub> /km) <sup>1)</sup>	77	5-Gang	Diesel	4,8	3,4	3,9	102
A3 Sportback 1.6 TDI	77	5-Gang	Diesel	5,1	3,8	4,2	112
A3 Sportback 1.6 TDI	77	S tronic, 7-Gang	Diesel	4,9	3,9	4,3	112
A3 Sportback 2.0 TDI	103	6-Gang	Diesel	5,5	3,8	4,4	115
A3 Sportback 2.0 TDI	103	S tronic, 6-Gang	Diesel	5,8	4,4	4,9	129
A3 Sportback 2.0 TDI quattro	103	6-Gang	Diesel	6,3	4,2	5,0	129
A3 Sportback 2.0 TDI	125	6-Gang	Diesel	5,7	4,2	4,7	123
A3 Sportback 2.0 TDI	125	S tronic, 6-Gang	Diesel	5,6	4,6	5,0	130
A3 Sportback 2.0 TDI quattro	125	6-Gang	Diesel	6,1	4,6	5,2	135
S3 Sportback 2.0 TFSI quattro	195	6-Gang	Super Plus	11,8	6,7	8,5	199
S3 Sportback 2.0 TFSI quattro	195	S tronic, 6-Gang	Super Plus	11,2	6,8	8,4	195
RS 3 Sportback 2.5 TFSI quattro	250	S tronic, 7-Gang	Super Plus	13,1	6,8	9,1	212
<b>Audi A3 Cabriolet</b>							
A3 Cabriolet 1.2 TFSI	77	6-Gang	Super	7,0	5,0	5,7	132
A3 Cabriolet 1.4 TFSI	92	6-Gang	Super	7,4	5,2	6,0	139
A3 Cabriolet 1.8 TFSI	118	6-Gang	Super	8,9	5,5	6,7	156
A3 Cabriolet 1.8 TFSI	118	S tronic, 7-Gang	Super	8,7	5,4	6,6	154
A3 Cabriolet 2.0 TFSI	147	6-Gang	Super	10,0	5,6	7,2	169
A3 Cabriolet 2.0 TFSI	147	S tronic, 6-Gang	Super	9,9	5,9	7,4	171
A3 Cabriolet 1.6 TDI	77	5-Gang	Diesel	5,2	3,9	4,3	114
A3 Cabriolet 2.0 TDI	103	6-Gang	Diesel	5,7	3,9	4,6	119
A3 Cabriolet 2.0 TDI	103	S tronic, 6-Gang	Diesel	6,0	4,6	5,1	134
<b>Audi TT Coupé</b>							
TT Coupé 1.8 TFSI	118	6-Gang	Super	8,5	5,2	6,4	149
TT Coupé 2.0 TFSI	155	6-Gang	Super	8,9	5,2	6,6	154
TT Coupé 2.0 TFSI	155	S tronic, 6-Gang	Super	9,9	5,4	7,1	164
TT Coupé 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 6-Gang	Super	9,9	5,7	7,2	169
TT Coupé 2.0 TDI quattro	125	6-Gang	Diesel	7,0	4,3	5,3	139
TTS Coupé 2.0 TFSI quattro	200	6-Gang	Super Plus	10,8	6,2	7,9	184
TTS Coupé 2.0 TFSI quattro	200	S tronic, 6-Gang	Super Plus	10,6	6,0	7,7	179
TT RS Coupé 2.5 TFSI quattro	250	6-Gang	Super Plus	12,6	6,8	9,0	209
TT RS Coupé 2.5 TFSI quattro	250	S tronic, 7-Gang	Super Plus	12,3	6,3	8,5	197
<b>Audi TT Roadster</b>							
TT Roadster 1.8 TFSI	118	6-Gang	Super	8,6	5,3	6,5	152

Modell	Leistung (kW)	Getriebe	Kraftstoffart	Kraftstoffverbrauch (l/100km)			Co <sub>2</sub> -Emission (g/km)
				innerorts	außerorts	kombiniert	kombiniert
<b>TT Roadster 2.0 TFSI</b>							
TT Roadster 2.0 TFSI	155	6-Gang	Super	9,0	5,4	6,7	156
TT Roadster 2.0 TFSI	155	S tronic, 6-Gang	Super	10,0	5,6	7,2	168
TT Roadster 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 6-Gang	Super	10,2	5,7	7,4	172
TT Roadster 2.0 TDI quattro	125	6-Gang	Diesel	7,2	4,5	5,5	144
TTS Roadster 2.0 TFSI quattro	200	6-Gang	Super Plus	10,9	6,4	8,1	189
TTS Roadster 2.0 TFSI quattro	200	S tronic, 6-Gang	Super Plus	10,8	6,2	7,9	184
TT RS Roadster 2.5 TFSI quattro	250	6-Gang	Super Plus	12,8	7,0	9,1	212
TT RS Roadster 2.5 TFSI quattro	250	S tronic, 7-Gang	Super Plus	12,4	6,4	8,6	199
<b>Audi A4 Limousine</b>							
A4 1.8 TFSI	88	6-Gang	Super	9,5	5,6	7,1	164
A4 1.8 TFSI	88	multitronic, stufenlos	Super	9,4	5,9	7,2	169
A4 1.8 TFSI	118	6-Gang	Super	9,5	5,6	7,1	164
A4 1.8 TFSI	118	multitronic, stufenlos	Super	9,4	5,9	7,2	169
A4 1.8 TFSI quattro	118	6-Gang	Super	10,3	6,1	7,6	176
A4 2.0 TFSI	132	6-Gang	Super	8,3	5,3	6,4	149
A4 2.0 TFSI	132	multitronic, stufenlos	Super	9,4	5,7	7,1	167
A4 2.0 TFSI flexible fuel	132	6-Gang	Super/E85	8,3/12,2	5,3/7,1	6,4/9,0	149
A4 2.0 TFSI quattro flexible fuel	132	6-Gang	Super/E85	9,8/13,8	5,8/8,2	7,3/10,2	169
A4 2.0 TFSI	155	6-Gang	Super	8,3	5,3	6,4	149
A4 2.0 TFSI	155	multitronic, stufenlos	Super	9,4	5,7	7,1	167
A4 2.0 TFSI quattro	155	6-Gang	Super	9,7	5,8	7,3	169
A4 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Gang	Super	9,4	6,4	7,5	175
A4 3.2 FSI	195	multitronic, stufenlos	Super	11,6	6,2	8,2	192
A4 3.2 FSI quattro	195	6-Gang	Super	13,4	6,7	9,1	214
A4 3.2 FSI quattro	195	tiptronic, 6-stufig	Super	13,1	7,0	9,3	215
A4 2.0 TDI	88	6-Gang	Diesel	6,1	4,2	4,9	127
A4 2.0 TDI (115 g CO <sub>2</sub> /km) <sup>1)</sup>	100	6-Gang	Diesel	5,2	3,9	4,4	115
A4 2.0 TDI	105	6-Gang	Diesel	6,4	4,2	5,0	131
A4 2.0 TDI	105	multitronic, stufenlos	Diesel	7,3	4,8	5,7	149
A4 2.0 TDI quattro	105	6-Gang	Diesel	6,9	4,7	5,5	144
A4 2.0 TDI	125	6-Gang	Diesel	6,2	4,4	5,1	134
A4 2.0 TDI quattro	125	6-Gang	Diesel	6,9	4,7	5,5	145
A4 2.7 TDI	140	6-Gang	Diesel	8,1	4,8	6,0	159
A4 2.7 TDI	140	multitronic, stufenlos	Diesel	7,9	5,5	6,4	167
A4 3.0 TDI quattro	176	6-Gang	Diesel	8,8	5,3	6,6	173
A4 3.0 TDI quattro	176	S tronic, 7-Gang	Diesel	8,3	5,7	6,6	174
A4 3.0 TDI clean diesel quattro	176	tiptronic, 6-stufig	Diesel	8,7	5,5	6,7	175
S4 3.0 TFSI quattro	245	6-Gang	Super	14,0	7,6	10,0	234
S4 3.0 TFSI quattro	245	S tronic, 7-Gang	Super	13,5	7,0	9,4	219
<b>Audi A4 Avant</b>							
A4 Avant 1.8 TFSI	88	6-Gang	Super	9,6	5,8	7,2	169
A4 Avant 1.8 TFSI	88	multitronic, stufenlos	Super	9,6	6,3	7,5	174
A4 Avant 1.8 TFSI	118	6-Gang	Super	9,6	5,8	7,2	169
A4 Avant 1.8 TFSI	118	multitronic, stufenlos	Super	9,6	6,3	7,5	174
A4 Avant 1.8 TFSI quattro	118	6-Gang	Super	10,3	6,2	7,7	179
A4 Avant 2.0 TFSI	132	6-Gang	Super	8,4	5,6	6,6	154
A4 Avant 2.0 TFSI	132	multitronic, stufenlos	Super	9,8	5,9	7,3	172
A4 Avant 2.0 TFSI flexible fuel	132	6-Gang	Super/E85	8,4/12,6	5,6/7,3	6,6/9,2	154
A4 Avant 2.0 TFSI quattro flexible fuel	132	6-Gang	Super/E85	9,9/14,0	6,1/8,6	7,5/10,6	174
A4 Avant 2.0 TFSI	155	6-Gang	Super	8,4	5,6	6,6	154
A4 Avant 2.0 TFSI	155	multitronic, stufenlos	Super	9,8	5,9	7,3	172
A4 Avant 2.0 TFSI quattro	155	6-Gang	Super	9,8	6,1	7,5	174
A4 Avant 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Gang	Super	9,6	6,7	7,8	179
A4 Avant 3.2 FSI	195	multitronic, stufenlos	Super	11,6	6,5	8,4	197
A4 Avant 3.2 FSI quattro	195	6-Gang	Super	13,6	6,9	9,4	219
A4 Avant 3.2 FSI quattro	195	tiptronic, 6-stufig	Super	13,2	7,1	9,4	219
A4 Avant 2.0 TDI	88	6-Gang	Diesel	6,3	4,5	5,1	134
A4 Avant 2.0 TDI (120 g CO <sub>2</sub> /km) <sup>1)</sup>	100	6-Gang	Diesel	5,4	4,1	4,6	120
A4 Avant 2.0 TDI	105	6-Gang	Diesel	6,4	4,5	5,2	135
A4 Avant 2.0 TDI	105	multitronic, stufenlos	Diesel	7,5	5,0	5,9	155
A4 Avant 2.0 TDI quattro	105	6-Gang	Diesel	6,9	5,0	5,7	149
A4 Avant 2.0 TDI	125	6-Gang	Diesel	6,7	4,7	5,5	144
A4 Avant 2.0 TDI quattro	125	6-Gang	Diesel	6,9	5,0	5,7	149
A4 Avant 2.7 TDI	140	6-Gang	Diesel	8,1	5,2	6,2	164
A4 Avant 2.7 TDI	140	multitronic, stufenlos	Diesel	7,7	5,8	6,5	169
A4 Avant 3.0 TDI quattro	176	6-Gang	Diesel	8,8	5,5	6,8	176
A4 Avant 3.0 TDI quattro	176	S tronic, 7-Gang	Diesel	8,5	5,8	6,8	179
A4 Avant 3.0 TDI clean diesel	176	tiptronic, 6-stufig	Diesel	8,8	5,8	6,9	180
S4 Avant 3.0 TFSI quattro	245	6-Gang	Super	14,2	7,8	10,2	239
S4 Avant 3.0 TFSI quattro	245	S tronic, 7-Gang	Super	13,8	7,3	9,7	224
<b>Audi A4 allroad quattro</b>							
A4 allroad quattro 2.0 TFSI	155	6-Gang	Super	10,2	6,5	7,9	184
A4 allroad quattro 2.0 TFSI	155	S tronic, 7-Gang	Super	10,4	7,0	8,3	194
A4 allroad quattro 2.0 TDI	105	6-Gang	Diesel	7,5	5,5	6,2	164
A4 allroad quattro 2.0 TDI	125	6-Gang	Diesel	7,5	5,5	6,2	164
A4 allroad quattro 3.0 TDI	176	6-Gang	Diesel	9,6	5,8	7,2	189

Modell	Leistung (kW)	Getriebe	Kraftstoffart	Kraftstoffverbrauch (l/100km)			Co <sub>2</sub> -Emission (g/km)
				innerorts	außerorts	kombiniert	kombiniert
A4 allroad quattro 3.0 TDI	176	S tronic, 7-Gang	Diesel	8,7	6,1	7,1	189
Audi A5 Sportback							
A5 Sportback 1.8 TFSI	118	6-Gang	Super	9,6	5,8	7,2	169
A5 Sportback 1.8 TFSI	118	multitronic, stufenlos	Super	9,4	5,9	7,2	169
A5 Sportback 2.0 TFSI	132	6-Gang	Super	8,4	5,4	6,5	152
A5 Sportback 2.0 TFSI	132	multitronic, stufenlos	Super	9,5	5,8	7,2	169
A5 Sportback 2.0 TFSI	155	6-Gang	Super	8,4	5,4	6,5	152
A5 Sportback 2.0 TFSI	155	multitronic, stufenlos	Super	9,5	5,8	7,2	169
A5 Sportback 2.0 TFSI quattro	155	6-Gang	Super	9,8	5,9	7,3	172
A5 Sportback 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Gang	Super	9,4	6,4	7,5	175
A5 Sportback 3.2 FSI quattro	195	S tronic, 7-Gang	Super	13,5	6,8	9,3	216
A5 Sportback 2.0 TDI	105	6-Gang	Diesel	6,4	4,5	5,2	135
A5 Sportback 2.0 TDI	105	multitronic, stufenlos	Diesel	7,5	4,8	5,8	152
A5 Sportback 2.0 TDI	125	6-Gang	Diesel	6,2	4,4	5,1	134
A5 Sportback 2.0 TDI quattro	125	6-Gang	Diesel	7,0	4,8	5,6	147
A5 Sportback 2.7 TDI	140	6-Gang	Diesel	8,1	4,8	6,0	159
A5 Sportback 2.7 TDI	140	multitronic, stufenlos	Diesel	8,0	5,6	6,5	169
A5 Sportback 3.0 TDI quattro	176	6-Gang	Diesel	8,9	5,4	6,7	176
A5 Sportback 3.0 TDI quattro	176	S tronic, 7-Gang	Diesel	8,3	5,7	6,6	174
S5 Sportback 3.0 TFSI quattro	245	S tronic, 7-Gang	Super	13,5	7,0	9,4	219
Audi A5 Coupé							
A5 Coupé 1.8 TFSI	118	6-Gang	Super	9,5	5,6	7,1	164
A5 Coupé 1.8 TFSI	118	multitronic, stufenlos	Super	9,4	5,9	7,2	169
A5 Coupé 2.0 TFSI	132	6-Gang	Super	8,3	5,3	6,4	149
A5 Coupé 2.0 TFSI	132	multitronic, stufenlos	Super	9,4	5,7	7,1	167
A5 Coupé 2.0 TFSI	155	6-Gang	Super	8,3	5,3	6,4	149
A5 Coupé 2.0 TFSI	155	multitronic, stufenlos	Super	9,4	5,7	7,1	167
A5 Coupé 2.0 TFSI quattro	155	6-Gang	Super	9,7	5,8	7,3	169
A5 Coupé 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Gang	Super	9,4	6,4	7,5	175
A5 Coupé 3.2 FSI	195	multitronic, stufenlos	Super	11,6	6,2	8,2	192
A5 Coupé 3.2 FSI quattro	195	6-Gang	Super	13,4	6,7	9,1	214
A5 Coupé 3.2 FSI quattro	195	tiptronic, 6-stufig	Super	13,0	6,9	9,2	213
A5 Coupé 2.0 TDI	125	6-Gang	Diesel	6,2	4,4	5,1	134
A5 Coupé 2.0 TDI quattro	125	6-Gang	Diesel	6,9	4,7	5,5	144
A5 Coupé 2.7 TDI	140	6-Gang	Diesel	8,1	4,8	6,0	159
A5 Coupé 2.7 TDI	140	multitronic, stufenlos	Diesel	7,9	5,5	6,4	167
A5 Coupé 3.0 TDI quattro	176	6-Gang	Diesel	8,8	5,3	6,6	173
A5 Coupé 3.0 TDI quattro	176	S tronic, 7-Gang	Diesel	8,3	5,7	6,6	174
S5 Coupé 4.2 FSI quattro	260	6-Gang Super Plus	17,3	9,1	12,1	283	
S5 Coupé 4.2 FSI quattro	260	tiptronic, 6-stufig	Super Plus	15,0	8,2	10,7	249
RS 5 Coupé 4.2 FSI quattro	331	S tronic, 7-Gang	Super Plus	14,9	8,5	10,8	252
Audi A5 Cabriolet							
A5 Cabriolet 1.8 TFSI	118	6-Gang	Super	10,0	5,9	7,4	172
A5 Cabriolet 1.8 TFSI	118	multitronic, stufenlos	Super	9,5	6,4	7,5	174
A5 Cabriolet 2.0 TFSI	132	multitronic, stufenlos	Super	9,9	6,0	7,4	174
A5 Cabriolet 2.0 TFSI	155	6-Gang	Super	9,1	5,4	6,8	159
A5 Cabriolet 2.0 TFSI	155	multitronic, stufenlos	Super	9,9	6,0	7,4	174
A5 Cabriolet 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Gang	Super	9,5	6,6	7,7	179
A5 Cabriolet 3.2 FSI	195	multitronic, stufenlos	Super	12,1	6,5	8,6	199
A5 Cabriolet 3.2 FSI quattro	195	S tronic, 7-Gang Super	13,8	7,0	9,5	219	
A5 Cabriolet 2.0 TDI	125	6-Gang	Diesel	6,7	4,7	5,5	144
A5 Cabriolet 2.7 TDI	140	6-Gang	Diesel	8,1	5,2	6,2	164
A5 Cabriolet 2.7 TDI	140	multitronic, stufenlos	Diesel	7,7	5,8	6,5	169
A5 Cabriolet 3.0 TDI quattro	176	S tronic, 7-Gang	Diesel	8,5	5,8	6,8	179
S5 Cabriolet 3.0 TFSI quattro	245	S tronic, 7-Gang	Super	13,8	7,3	9,7	224
Audi Q5							
Q5 2.0 TFSI quattro	132	6-Gang	Super	10,3	6,8	8,1	188
Q5 2.0 TFSI quattro	155	6-Gang	Super	10,3	6,8	8,1	188
Q5 2.0 TFSI quattro	155	S tronic, 7-Gang	Super	10,5	7,5	8,6	199
Q5 3.2 FSI quattro	199	S tronic, 7-Gang	Super	12,3	7,6	9,3	218
Q5 2.0 TDI quattro	105	6-Gang	Diesel	7,2	5,6	6,2	162
Q5 2.0 TDI quattro	125	6-Gang	Diesel	7,3	5,6	6,2	163
Q5 2.0 TDI quattro	125	S tronic, 7-Gang	Diesel	8,8	5,9	7,0	184
Q5 3.0 TDI quattro	176	S tronic, 7-Gang	Diesel	9,2	6,6	7,5	199
Q5 hybrid quattro <sup>2)</sup>	180	tiptronic, 8-stufig	Super			6,9	159
Audi A6 Limousine							
A6 2.8 FSI	150	multitronic, stufenlos	Super	9,6	6,1	7,4	172
A6 2.8 FSI quattro	150	S tronic, 7-Gang	Super	10,7	6,5	8,0	187
A6 3.0 TFSI quattro	220	S tronic, 7-Gang	Super	10,8	6,6	8,2	190
A6 2.0 TDI	130	6-Gang	Diesel	6,0	4,4	4,9	129
A6 3.0 TDI	150	multitronic, stufenlos	Diesel	6,0	4,7	5,2	137
A6 3.0 TDI quattro	150	S tronic, 7-Gang	Diesel	6,7	5,0	5,7	149
A6 3.0 TDI quattro	180	S tronic, 7-Gang	Diesel	7,2	5,3	6,0	158
A6 hybrid 2)	180	tiptronic, 8-stufig	Super			6,1	142
Audi A6 Avant							
A6 Avant 2.0 TFSI	125	6-Gang	Super	10,2	5,9	7,5	174
A6 Avant 2.0 TFSI	125	multitronic, stufenlos	Super	10,5	6,2	7,8	181
A6 Avant 2.8 FSI	140	6-Gang	Super	12,0	6,2	8,3	194

Modell	Leistung (kW)	Getriebe	Kraftstoffart	Kraftstoffverbrauch (l/100km)			Co <sub>2</sub> -Emission (g/km)
				innerorts	außerorts	kombiniert	kombiniert
A6 Avant 2.8 FSI	140	multitronic, stufenlos	Super	12,1	6,5	8,6	199
A6 Avant 2.8 FSI quattro	140	6-Gang	Super	12,4	6,5	8,7	204
A6 Avant 2.8 FSI	162	multitronic, stufenlos	Super	12,0	6,5	8,5	197
A6 Avant 2.8 FSI quattro	162	tiptronic, 6-stufig	Super	12,8	7,0	9,1	214
A6 Avant 3.0 TFSI quattro	213	tiptronic, 6-stufig	Super	13,3	7,2	9,5	223
A6 Avant 2.0 TDI e	100	6-Gang	Diesel	7,0	4,3	5,3	139
A6 Avant 2.0 TDI	100	multitronic, stufenlos	Diesel	7,5	5,0	5,9	155
A6 Avant 2.0 TDI	125	6-Gang	Diesel	7,5	4,8	5,8	152
A6 Avant 2.0 TDI	125	multitronic, stufenlos	Diesel	7,4	5,0	5,9	154
A6 Avant 2.7 TDI	140	6-Gang	Diesel	8,3	5,0	6,2	164
A6 Avant 2.7 TDI	140	multitronic, stufenlos	Diesel	8,1	5,6	6,5	172
A6 Avant 2.7 TDI quattro	140	tiptronic, 6-stufig	Diesel	9,4	5,8	7,1	189
A6 Avant 3.0 TDI quattro	176	6-Gang	Diesel	8,9	5,4	6,7	179
A6 Avant 3.0 TDI quattro	176	tiptronic, 6-stufig	Diesel	9,3	5,8	7,1	189
Audi A6 allroad quattro							
A6 allroad quattro 3.0 TFSI	213	tiptronic, 6-stufig	Super	13,3	7,6	9,7	225
A6 allroad quattro 2.7 TDI	140	tiptronic, 6-stufig	Diesel	9,9	6,2	7,5	199
A6 allroad quattro 3.0 TDI	176	6-Gang	Diesel	9,4	5,9	7,2	189
A6 allroad quattro 3.0 TDI	176	tiptronic, 6-stufig	Diesel	9,7	6,2	7,5	199
Audi A7 Sportback							
A7 Sportback 2.8 FSI	150	multitronic, stufenlos	Super	9,6	6,1	7,4	172
A7 Sportback 2.8 FSI quattro	150	S tronic, 7-Gang	Super	10,7	6,5	8,0	187
A7 Sportback 3.0 TFSI quattro	220	S tronic, 7-Gang	Super	10,8	6,6	8,2	190
A7 Sportback 3.0 TDI	150	multitronic, stufenlos	Diesel	6,1	4,8	5,3	139
A7 Sportback 3.0 TDI quattro	180	S tronic, 7-Gang	Diesel	7,2	5,3	6,0	158
Audi Q7							
Q7 3.0 TFSI quattro	200	tiptronic, 8-stufig	Super	14,4	8,5	10,7	249
Q7 3.0 TFSI quattro	245	tiptronic, 8-stufig	Super	14,4	8,5	10,7	249
Q7 3.0 TDI quattro	150	tiptronic, 8-stufig	Diesel	8,2	6,5	7,2	189
Q7 3.0 TDI quattro	176	tiptronic, 8-stufig	Diesel	8,6	6,7	7,4	195
Q7 3.0 TDI clean diesel quattro	176	tiptronic, 8-stufig	Diesel	10,9	6,9	8,4	219
Q7 4.2 TDI quattro	250	tiptronic, 8-stufig	Diesel	12,0	7,6	9,2	242
Q7 V12 TDI quattro	368	tiptronic, 6-stufig	Diesel	14,8	9,3	11,3	298
Audi A8							
A8 3.0 TFSI quattro	213	tiptronic, 8-stufig	Super	12,9	6,9	9,1	213
A8 4.2 FSI quattro	273	tiptronic, 8-stufig	Super	13,3	7,2	9,5	219
A8 3.0 TDI 2)	150	tiptronic, 8-stufig	Diesel	6,0	4,8	5,3	139
A8 3.0 TDI quattro	184	tiptronic, 8-stufig	Diesel	8,0	5,8	6,6	174
A8 4.2 TDI quattro	258	tiptronic, 8-stufig	Diesel	10,2	6,1	7,6	199
A8 hybrid 2)	180	tiptronic, 8-stufig	Super			6,2	144
Audi A8 L							
A8 L 3.0 TFSI quattro	213	tiptronic, 8-stufig	Super	13,1	7,1	9,3	217
A8 L 4.2 FSI quattro	273	tiptronic, 8-stufig	Super	13,6	7,4	9,7	224
A8 L 3.0 TDI quattro	184	tiptronic, 8-stufig	Diesel	8,0	5,8	6,6	176
A8 L 4.2 TDI quattro	258	tiptronic, 8-stufig	Diesel	10,3	6,2	7,8	204
A8 L W12 quattro	368	tiptronic, 8-stufig	Super	18,2	9,0	12,4	290
Audi R8							
R8 4.2 FSI quattro	316	6-Gang	Super Plus	21,3	10,0	14,2	332
R8 4.2 FSI quattro	316	R tronic, 6-Gang	Super Plus	20,1	9,4	13,3	310
R8 5.2 FSI quattro	386	6-Gang	Super Plus	22,2	10,6	14,9	346
R8 5.2 FSI quattro	386	R tronic, 6-Gang	Super Plus	21,1	9,9	13,9	326
Audi R8 Spyder							
R8 Spyder 4.2 FSI quattro	316	6-Gang	Super Plus	21,3	10,3	14,4	337
R8 Spyder 4.2 FSI quattro	316	R tronic, 6-Gang	Super Plus	20,1	9,6	13,5	315
R8 Spyder 5.2 FSI quattro	386	6-Gang	Super Plus	22,2	10,7	14,9	349
R8 Spyder 5.2 FSI quattro	386	R tronic, 6-Gang	Super Plus	21,5	10,2	14,2	332
Lamborghini Gallardo							
Gallardo LP 550-2	405	6-Gang	Super Plus	22,0	9,9	14,4	341
Gallardo LP 550-2	405	e-gear, 6-Gang	Super Plus	20,1	9,2	13,3	315
Gallardo LP 560-4	412	6-Gang	Super Plus	22,6	10,2	14,7	351
Gallardo LP 560-4	412	e-gear, 6-Gang	Super Plus	20,7	9,6	13,7	325
Gallardo LP 570-4 Superleggera	419	6-Gang	Super Plus	22,2	10,0	14,4	344
Gallardo LP 570-4 Superleggera	419	e-gear, 6-Gang	Super Plus	20,4	9,4	13,5	319
Lamborghini Gallardo Spyder							
Gallardo LP 560-4 Spyder	412	6-Gang	Super Plus	22,7	10,3	14,8	354
Gallardo LP 560-4 Spyder	412	e-gear, 6-Gang	Super Plus	20,8	9,7	13,8	330
Gallardo LP 570-4 Spyder Performante	419	6-Gang	Super Plus	22,4	10,1	14,6	350
Gallardo LP 570-4 Spyder Performante	419	e-gear, 6-Gang	Super Plus	20,5	9,6	13,6	327
Lamborghini Aventador							
Aventador	515	ISR, 7-Gang	Super Plus	27,3	11,3	17,2	398

<sup>1)</sup> enthält Sonderausstattungsrestriktionen  
<sup>2)</sup> Dieses Modell wird noch nicht zum Kauf angeboten. Es besitzt derzeit noch keine Gesamtbetriebserlaubnis und unterliegt daher nicht der Richtlinie 1999/94/EG; die genannten Verbrauchs- und Emissionswerte sind vorläufig.  
Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmut-Hirth-Str. 1, D-73760 Ostfildern-Schornhausen unentgeltlich erhältlich ist



**HERAUSGEBER:** AUDI HUNGARIA MOTOR Kft.; **UNTERNEHMENSKOMMUNIKATION:** Lőre Péter, Czechmeister Mónika, H-9027 Győr, Kardán u. 1., Tel.: +36 96 663 300, Fax: +36 96 668 350, E-mail: pr@audi.hu, www.audi.hu; **REDAKTION:** Csémy Katalin, AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., Hamu és Gyémánt Magazinkiadó, Ungarn, 1012 Budapest, Pálya u. 9.; **KREATIV-KONZEPTION UND GESAMT-KOORDINATION FOTOS DRUCK:** Hamu és Gyémánt Magazinkiadó – Csetényi Csaba, Krskó Tibor; **FOTOS:** AUDI AG, Fotógyár – Acsai Miklós, Benkő Sándor, Hajdu András, Horváth Barnabás, Imre Barnabás, Kaczúr György, Már András, Mekli Zoltán, Oláh Gergely – Getty Images, Red Dot/Corbis; **CHEFREDAKTEUR:** Tarpai Zoltán; **AUTOREN:** Bende Nelly, Busánszky Lajos, Bognár Péter, Farkas Ádám, Rác András, Szarka Tünde, Szöllősi György; **BILDREDAKTEUR:** Szabó Ádám; **LAYOUT, DESIGN:** Hamu és Gyémánt Magazinkiadó auf Basis der Entwürfe der AUDI AG; **PLANUNGSREDAKTEUR:** Katona Gergely; **LESERREDAKTEUR:** Edda Hattebier, Kriston Orsolya; **KORREKTOR:** Dudás Márta, Edda Hattebier; **ÜBERSETZUNG:** Iris Köster; **DRUCKEREI:** Prospektus Nyomda, Ungarn, 8200 Veszprém, Tartu u. 6.; **PRODUKTIONSMANAGER:** Horváth Ádám